Carles, Georges
La Turquie économique

Georges CARLES

La Turquie Economique

ÉTUDE COMPARATIVE
DU COMMERCE FRANÇAIS ET ÉTRANGER

DÉVELOPPEMENT ET MISE EN VALEUR
DES
Ressources Naturelles, Industrielles et Commerciales
DE
L'EMPIRE OTTOMAN

PARIS
LIBRAIRIE CHEVALIER ET RIVIÈRE
30 Rue Jacob, 30

1906

a

La Turquie Economique

Georges CARLES

La Turquie Economique

ÉTUDE COMPARATIVE
DU COMMERCE FRANÇAIS ET ÉTRANGER

DÉVELOPPEMENT ET MISE EN VALEUR
DES
Ressources Naturelles, Industrielles et Commerciales
DE
L'EMPIRE OTTOMAN

PARIS
LIBRAIRIE CHEVALIER ET RIVIÈRE
30, Rue Jacob, 30

1906

LETTRE
DE M. E. LEVASSEUR

Monsieur,

Je vous remercie de m'avoir communiqué les épreuves de votre travail sur la Turquie économique. Ce travail est d'un écrivain qui paraît bien connaître le pays, qui l'aime et qui aspire à une régénération de la nation ottomane, en premier lieu par la réforme des institutions politiques de l'Empire et des pratiques de l'administration, en second lieu par une exploitation plus rationnelle et plus complète des ressources du sol et de l'industrie. C'est un sentiment généreux qui vous a inspiré et dont on se sent pénétré en vous lisant. Trop peu de personnes en France savent, comme vous le dites en rappelant un passage d'Elisée Reclus, que le Turc, le paysan surtout, est un travailleur robuste, patient, honnête et que, si la terre sous sa main ne rend pas davantage, c'est moins à lui qu'il faut le reprocher qu'au régime

d'amodiation du sol et de fiscalité sous lequel il est courbé.

Il n'y a pas assez de cultivateurs qui jouissent de ce qu'on appelle le milk, c'est-à-dire la propriété complète du sol ; les concessions révocables de biens de la couronne et le fermage des biens vakoufs ne sauraient leur procurer la même sécurité. Améliorer les conditions de la propriété et de la tenure, voilà, j'imagine, une des réformes qui seraient le plus utile à la population agricole, comme la plus urgente et une des plus importantes réformes que réclame la nation entière est de donner des garanties à la liberté individuelle.

Je n'insiste pas, je sens, comme vous, et depuis longtemps, la nécessité de grands et profonds changements dans le Gouvernement et dans l'organisation administrative de l'Empire ottoman. Je ne me crois pas compétent pour tracer à une nation amie le programme de sa constitution. C'est aux nationaux qu'il appartient de connaître leurs propres besoins, de mesurer le désirable et le possible et de donner au problème une solution pratique. Leurs amis étrangers les accompagnent de leurs vœux, et, quand ils sont directement invités à leur donner un avis, ils le font avec plaisir pourvu que ce soit sur des matières qui soient de leur ressort.

C'est pourquoi je me bornerai à vous dire quelques mots de deux questions économiques, celle des voies et moyens de communication dans la Turquie d'Asie, et celle des relations commerciales de la France avec l'Empire ottoman.

La Turquie a géographiquement une position commerciale dont jusqu'ici elle n'a pas profité.

Dans l'antiquité et au moyen-âge, elle avait été la grande route de terre qui reliait l'Orient à l'Occident, le Golfe Persique et l'Inde à la Méditerranée.

La conquête des Turcs et la navigation par le sud de l'Afrique, avaient, au commencement des temps modernes, réduit beaucoup l'importance de cette route pour les transports lointains, mais ne l'avaient pas fait déserter complètement. Les progrès de la marine à vapeur et l'ouverture du canal de Suez ont achevé de ruiner le commerce de l'Asie centrale et de l'Inde avec les Echelles du Levant.

Le commerce pourtant se ranimerait en partie si, aux lenteurs et aux frais énormes de la caravane, se substituait un transport économique et rapide par la vapeur ou l'électricité. Le chemin de fer, le tramway, le bateau, en formant de nouveau le courant commercial que les circonstances ont interrompu et pour ainsi dire desséché, procureraient non seulement l'avantage de rétablir la communication entre les deux extrémités, mais aussi l'avantage plus grand encore de revivifier ou de faire naître et développer le long de la voie la culture du sol, l'exploitation des mines, certaines industries même que paralyse aujourd'hui le manque de débouchés.

Les terres fertiles ne manquent pas et cependant beaucoup restent incultes ou sont mal cultivées et produisent peu, pour plusieurs raisons et

particulièrement parce que l'agriculteur ne trouverait pas l'écoulement de produits dont la quantité dépasserait la consommation de son voisinage immédiat et, partant, dont il n'obtiendrait pas la rénumération. Par une regrettable inconséquence, le Gouvernement met lui-même obstacle à la circulation des denrées en taxant l'exportation d'une province à l'autre.

C'est ainsi qu'en France, au XVIIe siècle et pendant la plus grande partie du XVIIIe, le paysan est resté pauvre et les disettes partielles ont été fréquentes, parce que les intendants avaient le droit d'interdire la sortie du blé hors de leur province.

Les richesses minérales ne manquent pas non plus; mais elles ne sont pas encore exactement inventoriées et les conditions que le Gouvernement impose aux exploitants, jointes à la difficulté des transports, empêchent les capitaux de se porter vers les entreprises de ce genre : il paraît que, sur 160 concessions de mines faites par le Gouvernement, il n'y en avait, en 1902, que 60 qui fussent en exploitation.

La construction de voies ferrées a donc, comme vous le dites avec raison, une importance capitale pour le développement de la Turquie. S'il reste beaucoup à faire sous ce rapport dans la partie européenne de l'Empire, il y a un champ bien plus étendu et non moins productif à exploiter en Asie. On a commencé. Il n'existe encore pour ainsi dire que des tronçons. Vous regrettez qu'ils n'aient pas été combinés dans un plan d'ensemble,

vous avez raison. Mais c'est que les sociétés de capitalistes ont cherché d'abord les points sur lesquels une circulation déjà active leur assurait du frèt, comme il est arrivé pour les lignes Scutari-Koniak, Smyrne-Aïden, Adana-Mersine, Beyrouth-Damas, etc. D'ailleurs plusieurs de ces lignes sont des amorces dont le prolongement est entrepris aujourd'hui. La Compagnie du chemin de Bagdad, qu'on doit construire en continuation du chemin de fer de Scutari-Koniak avec une ligne rejoignant par Adana, le Tigre à Mossoul, n'a-t-elle pas ouvert en octobre 1904, une première section de 200 kilomètres jusqu'à Eregli ?

La Société Beyrouth-Damas, n'a-t-elle pas obtenu, conditionnellement au moins, l'autorisation de pousser un embranchement jusqu'à Alep ?

La construction de la grande ligne qui doit conduire de Damas à la Mecque n'est-elle pas commencée ? En 1875, il n'y avait que 275 kilomètres de chemins de fer exploités sur le territoire asiatique de l'Empire ottoman. Je crois qu'en 1905, il y avait 3.500 kilomètres. Il y a donc un progrès ; c'est encore peu assurément pour une contrée qui mesure plus d'un million de kilomètres carrés.

En parlant des intérêts du peuple Turc, vous n'oubliez pas ceux de la France. Je le constate avec plaisir. La comparaison que vous donnez des importations et exportations dans les principaux marchés et de la navigation dans les ports est intructive et en même temps est inquiétante. Il en sort, en somme, de cette constatation fâcheuse

que l'Autriche et l'Allemagne gagnent du terrain et que la France en perd.

Il fut un temps où, grâce aux capitulations concédées par Soliman à François Ier, la protection de la France couvrait le commerce européen dans le Levant. Les guerres du XVIIe et du XVIIIe siècle et le génie maritime des Hollandais et des Anglais ont enlevé à la France le privilège dont elle jouissait d'abord, mais sans parvenir à lui enlever l'influence prépondérante. Cette influence a malheureusement diminué dans le dernier tiers du XIXe siècle par suite des changements de l'équilibre européen et de la politique anti-catholique du Gouvernement français.

Le commerce s'en est ressenti. Il faut distinguer les époques. Jusqu'au milieu du XIXe siècle, le commerce (commerce spécial d'après les relevés de la douane française, avec la Turquie d'Europe, d'Asie et d'Afrique, et avec les autres Etats du sud du Bas-Danube) avait augmenté lentement de 35 à 75 millions, à l'exception toutefois de l'année 1847 où la disette a provoqué une importation de blé qui a fait monter le total du commerce à 115 millions. De 1850 à 1868, il s'est élevé rapidement à 415 millions : c'est la période brillante. Depuis 1870, ce commerce n'a plus jamais atteint ce chiffre ; il a oscillé pendant vingt ans entre 405 et 300 millions. En 1890 a commencé une nouvelle période pendant laquelle le déclin a continué jusqu'en l'année 1896, mais qui a été suivie d'un relèvement depuis cette date.

Ces fluctuations d'ailleurs ne sont pas parti-

culières au commerce du Levant ; elles se retrouvent dans les relations de la France avec la plupart des pays et, en somme, dans le total de son commerce extérieur, qui, depuis 1880, est resté à peu près stationnaire ou du moins a subi des mouvements très prononcés de hausse et de baisse sans progresser, quoiqu'il y ait une très notable amélioration dans l'ensemble des exportations depuis 1895.

Pour la Turquie, qui a eu la plus forte part dans ce commerce de la France avec le Levant, le chiffre des affaires qu'elle fait aujourd'hui est bien moindre qu'il n'était il y a trente-cinq ans. En effet, dans la période décennale 1867-1876 qui comprend la fin de l'Empire et le commencement de la République, il était en moyenne annuelle de 233 millions de francs (162 1/2 à l'importation en France et 70 1/2 à l'exportation, commerce spécial). Il s'est trouvé réduit à 181 millions dans la période décennale 1877-1886 et à 160 millions dans la troisième période 1887-1896 (108 à l'importation et 52 à l'exportation).

En 1904, il a été de 142 millions 1/2 (91 à l'importation, 51 1/2 à l'exportation).

Le commerce extérieur de la Turquie cependant augmente, autant qu'on peut en juger par les statistiques très imparfaites de l'administration ottomane. Vers l'année 1880, un consul anglais estimait le total des importations à 1740 millions de piastres turques et celui des exportations à 720 millions, total 2460 millions.

En l'année 1900-1901, on évaluait le commerce à

2380 millions de piastres à l'importation et à 1490 millions à l'exportation : total 3870 millions.

Mais, en 1877-1881, la France venait au second rang après l'Angleterre pour l'importation en Turquie et au premier, avec un chiffre, il est vrai, peu supérieur à celui de l'Angleterre, pour l'exportation : au total 560 millions de piastres, soit 22 pour 100 du commerce total. En 1900-1901, elle tient encore le second rang pour l'exportation, mais elle est distancée par l'Autriche à l'importation, et le total de son commerce (bien qu'il ne semble pas avoir diminué d'après la statistique ottomane) ne figure plus qu'à raison de 15 pour 100 dans le total général du commerce turc.

Il y a là, comme vous le faites remarquer par d'autres données numériques, une situation compromise. Il est bon d'avertir le commerce français. Il doit redoubler d'efforts pour maintenir ou pour recouvrer ses positions. Ce ne sont pas seulement l'Autriche et l'Allemagne qui nous les disputent, ce sont l'Italie, la Russie, les Etats-Unis, etc. La statistique ne peut qu'éclairer la situation. C'est aux négociants exportateurs qu'il appartient de la faire bonne.

Vous faites appel aux consuls, vous avez raison. Des consuls actifs et intelligents rendent de grands services au commerce. Cependant il faut comprendre que, s'ils doivent éclairer le commerce par les renseignements précis et actuels qu'ils fournissent et qu'il appartient au Gouvernement de répandre par la publicité, s'ils doivent défendre les commerçants quand ceux-ci sont

victimes d'une fraude ou d'une injustice, ils n'ont pas pour mission de se faire leurs courtiers et d'engager la responsabilité de l'administration dans les affaires privées.

Il ne me reste en terminant cette lettre, Monsieur, qu'à souhaiter que les utiles renseignements et les conseils que vous donnez dans votre brochure parviennent à leur adresse et soient profitables à la nation turque dont nous sommes amis et aux intérêts français qui sont les nòtres.

E. Levasseur,

Membre de l'Institut,
Administrateur au Collège de France.

Paris, Septembre 1906.

LA TURQUIE ÉCONOMIQUE

I

La guerre russo-japonaise vient de démontrer combien il était difficile à un État de défendre ses colonies lointaines et, par suite, de conserver la prépondérance dans les débouchés ou centres commerciaux qu'il s'est choisis.

La Russie, grâce au Transibérien, — et combien elle a dû regretter de ne l'avoir construit qu'à une voie, — a pu transporter des troupes, du matériel, des munitions, des vivres ; mais quelle aurait été sa situation si elle avait dû effectuer ses transports par mer ? Il est donc permis d'envisager les difficultés qu'éprouveraient les Puissances ne disposant que de la mer, pour ravitailler ou

simplement pour approvisionner leurs colonies. Aux accidents inhérents à la navigation, abordage, échouement, avaries de machines ou autres, toujours à craindre, il faudrait ajouter ceux provenant du fait de la flotte ennemie qui aurait la partie belle et facile avec des convois faiblement escortés, en raison de la nécessité de conserver en Europe la plus grande partie des unités de combat, pour parer aux éventualités possibles.

Bien qu'une agression du Japon ne soit pas à redouter actuellement pour la France, celle-ci a néanmoins le devoir d'examiner la situation qui pourrait résulter de complications en Extrême-Orient. Le Tonkin a pu être envié par les Nippons, cependant, grâce à l'heureuse maladresse de la Russie qui a détourné leur attention sur elle, grâce aussi, avouons-le, à l'Angleterre, qui préfère pour voisine la République française à l'empire du mikado, le Tonkin, disons-nous, peut espérer la paix du côté du Japon ; mais en est-il de même du côté de la Chine ?

Les Chinois, de race essentiellement commerçante, peuvent considérer et considèrent

notre colonie comme une province où il leur est permis de commercer en toute liberté sous la protection d'une police exercée par la France, laquelle pousse la mansuétude jusqu'à construire des ports, des chemins de fer, des routes, des ponts, pour le plus grand bien de l'état suzerain ! La Chine aura-t-elle toujours les mêmes vues pacifiques ? Ce peuple aujourd'hui insouciant ne voudra-t-il pas, dans un avenir prochain, suivre l'exemple de ses frères du Soleil Levant et poussé par eux, peut-être, devenir un peuple guerrier dont une puissante armée appuierait les entreprises résultant de ses aptitudes commerciales ?... Une armée solidement constituée rêvera de conquêtes et sans être aussi pessimiste que Flaubert, on a le droit d'être inquiet pour les colonies européennes, le leurre « l'Asie aux Jaunes » pouvant devenir une réalité.

S'il ne faut pas compter faire de nouvelles conquêtes en Asie, il faut aussi renoncer à créer de nouveaux établissements en Amérique, où le président Roosevelt est résolu à mettre en pratique la doctrine de Monroë dans

le sens le plus large que peut rêver un esprit aussi impérialiste que le sien ; par une conséquence logique, le commerce de l'Amérique du Sud ira de plus en plus au grand frère du Nord qui saura, s'il le faut, imposer sa volonté.

Le commerce de la France a pourtant besoin de se développer à l'extérieur, la surproduction augmente constamment et il faut de toute nécessité trouver de nouveaux marchés. Si l'Extrême-Orient peut être dangereux, si le commerce national peut y craindre maintenant plus que jamais la concurrence japonaise, anglaise, américaine et même russe, la France a le devoir de se rappeler qu'avant l'Extrême-Orient il y a l'Orient où, sans conquête et pacifiquement, il existe pour elle un immense débouché.

Les rapports avec l'Orient ne sont pas à créer, ils existent et sont fondés sur des bases anciennes et solides. Si le rôle joué par la France semble momentanément amoindri par suite des modifications apportées au protectorat des chrétiens, modifications qui sont une des conséquences d'une politique qui se

veut affranchie de toutes considérations religieuses, il ne faut pas oublier que notre influence repose aussi sur plusieurs siècles de relations correctes et confiantes entre Français et Ottomans. Sans rappeler l'alliance des sultans de Constantinople et des rois de France, sans remémorer les circonstances où la France, d'accord avec l'Angleterre, a défendu l'intégrité de l'empire ottoman, on peut affirmer que dans le peuple turc on trouvera non seulement un souvenir et quelque peu de reconnaissance, mais une profonde sympathie pour le Français auquel il a beaucoup donné pour demander si peu.

Si par une politique personnelle pleine d'habileté, l'empereur d'Allemagne a su trouver auprès de S. M. Abdul-Hamid II un appui pour ses nationaux, le peuple turc est loin de suivre son souverain et le jour où il ne sera plus sous le joug, il retournera aux « *francs* ». Toutefois, ceux-ci ne doivent pas oublier que les habitudes prises, même malgré soi, sont difficiles à abandonner, et ils doivent travailler, fût-ce au prix de certains sacrifices, à regagner le terrain perdu.

D'une influence persistante à Constantinople ne dépend pas seulement l'importance de notre commerce avec le Levant, mais aussi doivent se ressentir nos relations avec tout le nord de l'Afrique. Si l'Algérie, province française, est en rapport direct et constant avec la métropole par des lignes régulières de transports et si, conséquemment, les échanges entre les deux pays sont des plus importants, il y a néanmoins grand intérêt à trouver de nouveaux débouchés au delà de nos frontières africaines, dans tout le nord et même dans le centre de l'Afrique. Ces pays sont soumis à la foi musulmane ; comme tels, ils ont avec Constantinople des attaches morales dont il faut tenir compte, et c'est là que doit être cherché le point d'appui qui servira à étendre l'influence et le commerce dans le continent noir. Guillaume II l'a fort bien compris et longtemps avant d'aller au Maroc il intriguait déjà à Yildiz-Kiosk. La France ne doit pas l'oublier si elle veut que son commerce pénètre jusqu'aux plus petites bourgades du centre de l'Afrique et se développe dans l'Asie musulmane.

*
* *

Sans approfondir, au point de vue politique, les raisons qui ont fait que la France, autrefois le seul État européen auquel les sultans aient consenti des capitulations, s'est vue et se voit concurrencer par beaucoup d'autres puissances, il est utile d'examiner quelles sont les influences et surtout quelles sont les causes économiques qui ont amené cette nouvelle situation.

Dès le XVII[e] siècle, l'Angleterre s'affranchit des capitulations qui l'obligeaient à commercer sous notre égide et ses produits étaient introduits sous son propre pavillon. Jusqu'à la révolution de Juillet elle est seule en face de nous sur le marché d'Orient, mais à cette époque l'Autriche fait son apparition et, grâce aux lignes de navigation de Trieste, son commerce s'accroît rapidement. Depuis, les chemins de fer lui ont ouvert encore plus grandes les portes de la Turquie.

Vainqueurs par les armes en 1870, les Allemands rêvent aussi de nous vaincre sur le

terrain économique et, entre autres pays, l'Orient leur semble indiqué comme le champ de bataille le plus favorable. Adoptant le vieil adage anglais : « *le commerce suit le pavillon* », ils créent une marine et, dès qu'ils ont armé quelques navires, la lutte commence. Si, d'après lord Chamberlain, le drapeau de la Grande-Bretagne est « *l'enseigne de la première maison de commerce du monde* », l'empereur Guillaume tend à montrer que le Lohengrin peut être aussi et est surtout « *le premier commis-voyageur de l'Allemagne* » ! Par sa réception à Constantinople et son voyage en Terre-Sainte, l'empereur allemand affichait ostensiblement ses relations cordiales avec le sultan ; pendant qu'il se posait ainsi en grand ami du monde musulman, ses sujets savaient obtenir et continuent à se faire accorder de telles concessions que le drapeau noir-blanc-rouge acquiert aujourd'hui une situation prépondérante dans l'empire du Croissant.

L'Italie, elle aussi, a compris ce qu'elle pourrait tirer de l'anarchie coupable dans laquelle le gouvernement d'Abdul-Hamid II

maintient le pays, pour introduire ses produits et s'implanter sur les bords de l'Adriatique. Sa ligne de conduite dans des événements récents a dévoilé le but qu'elle poursuivait.

La Russie, par la mer Noire, fait un commerce assez important avec la Turquie ; mais il ne faut pas oublier que le Russe est l'ennemi héréditaire du Turc qu'il cherche à annihiler, et les perturbations actuelles qui secouent l'empire moscovite ne favoriseront pas de longtemps l'extension de son commerce extérieur.

Les autres Etats européens font quelque trafic avec la Turquie, mais comme ce trafic a très peu d'importance, nous ne croyons pas utile de les citer. Il convient cependant de remarquer que la Norvège vient de confier à l'Allemagne la charge de ses intérêts commerciaux et maritimes en Orient. Où donc est le temps où la monarchie française seule avait accès à la cour de Constantinople !!

Les Etats-Unis, auxquels l'Amérique ne suffit plus, cherchent toutes les occasions pour intervenir dans la Méditerranée, et les

Yankees, avec leur sens éminemment pratique, ont compris l'important débouché qu'offre l'Asie Mineure ; aussi ont-ils envoyé des consuls chargés d'étudier le pays, après quoi ces agents ont engagé leurs nationaux à exporter ; l'introduction des machines agricoles a marqué le premier pas de la pénétration des produits américains en Turquie.

Les Japonais n'ont pas encore fait leur apparition, mais sans être très perspicace, on peut affirmer que d'ici peu d'années, les commerçants nippons envahiront ce marché qui, pour eux, est « l'Occident » comme la France est leur « Extrême-Occident ».

Les Français ont, encore en dehors de la situation spéciale que plusieurs siècles de relations suivies leur ont conférée, une large part à conquérir et à exploiter sur le marché ottoman, sans pour cela porter atteinte en aucune façon aux avantages obtenus par les autres puissances.

* * *

Etudier la situation commerciale de la France en Orient, c'est comparer son com-

merce à celui des autres puissances, c'est examiner aussi les raisons qui font progresser les unes et péricliter les autres, c'est enfin envisager ce qu'est la situation économique de la Turquie et ce que deviendra cette situation dans un avenir très rapproché.

Comparer les relations de la France avec le Levant à celles de tous ses concurrents serait un travail trop considérable pour le cadre de cette étude ; d'ailleurs on peut se contenter de mettre en parallèle le commerce français avec le commerce allemand et austro-hongrois. En effet, la Grande-Bretagne a pris une telle avance qu'on ne peut, quant à présent, songer à lutter avec elle, du moins sur son ensemble, car sur certains articles elle est vulnérable, comme tout colosse, et peut avantageusement être combattue. L'Italie et les Etats-Unis sont trop nouveaux dans la lutte pour entrer dès maintenant dans l'arène. Il reste donc bien l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne. Ces deux pays doivent être envisagés ensemble ; on ne peut, sans difficulté, les séparer, car Trieste n'écoule pas exclusivement les produits autrichiens et ne reçoit pas uni-

quement les importations austro-hongroises, son port sert de transit à tous les produits importés et exportés par le Sud de l'Allemagne.

Dans les tableaux qui vont servir à comparer les affaires pour la France, l'Autriche-Hongrie et l'Allemagne, les importations et les exportations figurent séparément ; cette division est nécessaire, même pour un travail d'ensemble où ces deux grandes branches du commerce et de l'industrie ne peuvent être étudiées l'une au détriment de l'autre. Les rapports entre deux pays ne peuvent, en effet, être importants et durables qu'autant qu'il y a réciprocité entre les échanges ; c'est ce qu'établit, par un exemple curieux, M. Martineau quand il écrit que le phylloxéra en France a favorisé la vente des soies. Si extraordinaire que cela puisse paraître, le fait est pourtant logique ; il suffit de réfléchir pour se rendre compte que la vigne ne produisant plus, il a fallu acheter du vin à l'étranger ; la Turquie en a vendu beaucoup et comme conséquence, les vendeurs ont acquis une certaine aisance, dont ils ont

profité pour acheter de la soie de belle qualité destinée à parer leurs femmes.

Si nos consuls montrent surtout en Turquie, qu'ils ont le grand désir d'être utiles à leurs compatriotes, il est permis, cette constatation faite, de critiquer la méthode de travail ou plutôt l'absence de méthode de beaucoup d'entre eux. C'est là un sérieux obstacle pour les études générales et comparatives sur le commerce et l'industrie des diverses nations considérées. Les uns indiquent les importations et les exportations en francs, et c'est heureusement le plus grand nombre ; d'autres les relèvent en kilogrammes ou en colis. Dans une même agence consulaire, les marchandises ou produits ne sont pas classés dans la même catégorie à plusieurs années de distance. Certains rapports se contentent de nommer les pays importateurs ou exportateurs sans chiffrer pour chacun d'eux. A un point de vue plus particulier, on peut reprocher à nos consuls de ne pas expliquer assez clairement les raisons spéciales pour lesquelles les produits français sont délaissés par les indigènes quand ceux-ci donnent la préférence

à des produits similaires étrangers ; à côté des généralités très vraies, très intéressantes à connaître, les particularités sont souvent plus utiles à chaque commerçant pour sa propre sphère.

Il appartiendrait, semble-t-il, au ministère des affaires étrangères — et ce serait facile — d'établir des formulaires indiquant, au moins dans les grandes lignes, la forme dans laquelle les rapports doivent être établis, tout en laissant à l'initiative de chaque consulat le soin de présenter au mieux son travail, et en exigeant seulement de chaque agence que le modèle adopté soit invariable jusqu'au moment où des modifications très importantes dans le commerce, l'industrie ou l'agriculture d'une région rendraient son changement indispensable. Les recherches des négociants seraient ainsi facilitées, il y aurait pour eux économie de temps, or dans les affaires plus que dans toute autre chose, le principe anglais « *time is money* » doit trouver son application.

Les statistiques suivantes, tant pour les importations que pour les exportations, sont établies pour plusieurs exercices afin de mon-

trer aussi exactement que possible — pour ces dernières années — la marche croissante ou décroissante des relations, avec un même villayet, avec une même ville. Elles sont suivies d'autres statistiques relatives au mouvement maritime des principaux ports de la Turquie, notamment de la Turquie d'Asie ; en tenant compte de l'adage anglais que « *le commerce suit le pavillon* », ces derniers tableaux permettront aussi d'éclairer la situation commerciale des différents pays.

Années	IMPORTATIONS (1) France	Autriche-Hongrie	Allemagne	EXPORTATIONS (1) France	Autriche-Hongrie	Allemagne
Salonique						
1889	Qx [2] 61.780	Qx 118.110	»	Qx 167.170	Qx 94.460	»
1890	» 94.796	» 130.001	Qx 12.695	» 176.649	79.179	Qx 2.300
1895	F. [3] 3.368.526	F. 5.285.000	» 1.220.000			
1899	» 10.383.900	» 13.370.550	» 2.200.050			
Andrinople						
1895	F. 3.566.055	F. 2.298.789	F. 975.000	F. 5 720.614	F. 947.121	F. 90.666
1896	» 2.196.000	» 1.723.000	» 800.000	» 5.555.500	» 713.000	» 80.000
1897	» 1.621.350	» 1.453.600	» 417.000	» 3.850.700	» 755.700	» 125.000
1898	» 1.301.800	» 1.304.000	» 305.000			
1899	» 1.020.300	» 1.805.050	» 257.000			
1900	» 300.700	» 1.518.900	» 62.100	» 996.000	» 674.000	» 677.200
1901	» 241.400	» 1.930.600	» 217.700	» 1.091.970	» 827.300	» 1.312.650
1902	» 314 644	» 2.766.424	» 492.834	» 3.759.090	» 796.120	» 1.756.423
1903	» 273.000	» 3.175.900	» 552.000	» 5.220.750	» 382.520	» 2.433.676

Smyrne

1894	F. 12.883.977	F. 9.219.110	F. 2.518.010	F. 6.863.273	F. 9.594.521	F. 1.385.765
1895	» 12.661.415	» 9.361.030	2.312.650	» 7.355.057	» 10.996.139	» 1.658.615
1899	» 17.233.200	» 12.015.600	» 1.772.000			
1900	» 10.124.000	F. 14.044.300		» 7.332 800	F. 16.591.800	
1903	» 7.200.000	» 12.790.000	F. 3.050.000	» 7.390.000	F. 11.190.000	F. 7.620.000

Jaffa

1892	»			F. 1.849.900	F. 178.700	F. 104.800
1899	F. 1.421.080	F. 1.943.000		» 495.500	» 715.500	» 503 000
1900	» 1.416.000	F. 1.615.000	F. 745.000	» 945.000	» 475.000	» 878.000

Caïffa

1901	F. 151.250	F. 434.743	F. 17.935	F. 168.587	F. 392.168	F. 139.770
1902	» 114.050	» 324.946	» 26.320	» 854.493	» 2.377	» 278.265
1903	» 128.929	» 458.667	» 107.777	» 169.310	» 79.743	» 377.199

1. — Les importations et les exportations s'appliquent au pays ou à la ville désignée.
2. — Quintaux métriques.
3. — Francs.

Années	IMPORTATIONS France	Autriche-Hongrie	Allemagne	EXPORTATIONS France	Autriche-Hongrie	Allemagne
			Mersine			
1894	F. 1.792.100	F. 895.500	F. 93.000	F. 3.857.900	F. 1.803.000	F. 239.250
1895	» 1.121.600	» 815.700	» 146.000	»	»	»
1896	» 1 107.430	» 978.000	» 127.000	» 5.120.548	» 1.295.096	»
1897	» 782.320	» 1.015.797	» 321.490	» 3.995.883	» 1.200.870	»
1898	» 686.325	» 1.152.377	» 246.345	» 3.816.878	» 876.240	» 106.850
1899	» 443.627	» 1.290.935	» 228.530	» 3.100.076	» 3.068.136	» 20.152
1900	» 587.789	» 1.369.954	» 188.691	»	»	»
1902	» 330.107	» 1.743.100	» 1.603.100	» 1.384.057	» 1.680.570	» 430.000
1903	» 525 544	» 1.518.883	» 371.646	» 1.697.712	» 2.486.479	» 230.382
			Diarbekir			
1892	L. st.[1] 17.474	L. st. 13.200	L. st. 4.600	L. st. 9.863	»	L. st. 800
1893	» 19.600	» 10.700	» 6.500	» 17.668	»	» 900
1894	» 14.400	» 7.700	» 11.000	» 10.638	»	» 800
1895	F. 325.000	F. 260.000	F. 110.000	F. 200.000	F. 140.000	F. 70.000
1897	» 395.000	» 453.000	» 220.000			
1898	» 586.200	» 477.000	» 250.000			
1899	» 326.000	» 406.000	» 174.000			

Samsoun

1893	F. 713.452	F. 2.368.348				
1895	» 484.410	» 1.479.100		F. 1.379.500	F. 423.200	F. 505.200
1896	» 347.900	» 1.530.000		» 1.718.000	» 1.082.000	» 342.500
1897	» 560.100	» 1.984.500		» 3.378.200	» 1.114.900	» 346.500
1898	» 467.100	» 1.793.300		» 2.416.100	» 748.400	» 406.700
1900	» 456.600	F. 1.929.900	F. 263.100	» 2.597.400	» 1.234.700	» 652.100
1901	» 537.300	» 1.796.400	» 652.700	» 2.411.400	» 1.123.200	» 420.400
1902	» 451.700	» 1.943.800	» 453.000	» 3.011.600	» 2.656.000	» 1.414.400
1903	» 485.400	» 1.772.500	» 563 400	» 3.151.900	» 5.398.400	» 2.762.200

Janina

1894	F. 835.000	F. 2.084.000	F. 216.000	»	»	»
1902	» 608.575	» 1.706.060	» 276.890	»	F. 2.993.060	»
1903	» 781.250	» 1.673.350	» 191.450	»	» 2.583.600	»

Trébizonde

1896	F. 3.934.760	F. 6.880.500	F. 962.545	F. 758.240	
1897	» 3.607.111	» 7.390.550	» 1.170.920	» 1.719.980	

1. — Livres sterling.

Années	IMPORTATIONS France	Autriche-Hongrie	Allemagne	EXPORTATIONS France	Autriche-Hongrie	Allemagne
Trébizonde *(suite)*						
1898	F. 4.413.620	F. 7.357.580		F. 1.357.444	F. 1.984.260	
1900	» 4.343.830	» 6.883.043		» 1.891.880	» 3.063.096	
1901	» 4.465.860	» 10.500.325		» 1.925.386	» 1.935 903	
1902	» 4.029.740	» 10.014.540		» 1.593.705	» 2.341.150	
1903	» 3.715.280	» 10.061.170		» 1.655.995	» 2.630.820	
Mételin						
1895	F. 344.800	F. 741.000	F. 542.500	F. 94.033	F. 150.666	F. 122.333
1896	» 327.800	» 532.720	» 540.700	» 51.832	» 95.733	» 63.967
1897	» 196.930	» 476.680	» 255.250	» 511.744	» 182.395	» 362.880
1898	» 197.974	» 561.117	» 269.390	»	»	»
Chypre						
1895	F. 448.667	F. 889.406	F. 57.392	F. 1.077.670	F. 276.462	F. 783
1897	» 394.675	» 849.200	» 138.650	» 1.415.950	» 338.700	»
1898	» 418.250	» 804.200	» 145.900	» 1.419.700	» 272.375	» 45.375

1899	» 477.875	» 954.000	» 200.225	» 1.264.825	» 390.250	» 575
1900	» 510.475	» 1.079.600	» 183.375	» 1.386.350	» 502.700	» 9.400
1901	» 707.125	» 1.013.285	» 189.500	» 1.517.150	» 681.350	» 46.925
1902	» 1.741.225	» 836.775	» 149.675	» 1.039.975	» 392.275	» 49.625
1903	» 1.324.350	» 860.775	» 149.125	» 1.053.850	» 649.475	» 110.075

Kerassunde

1896	F. 111.225	F. 551.971	F. 29.125	F. 434.747	F. 1.053.276	
1897	» 63.496	» 214.076	» 11.052	» 490.072	» 1.490.392	
1898	» 41.835	» 269.740	» 10.220	» 1.526.775	» 1.320.120	
1900	» 85.575	» 1.041 550	» 180.640	» 536.145	» 2.396.810	
1901	» 179.050	» 1.056.375	» 98.801	» 516.940	» 1.670.150	
1902	» 97.145	»	»	» 543.505	»	
1903	» 71.060	»	»	» 860.670	»	

Ordon

1896	F. 44.608	F. 120.372	F. 14.400	F. 174.388	F. 180.648	»
1897	» 37.880	» 141.436	» 7.788	» 124.300	» 253.000	»
1898	» 82.160	» 349.840	» 3.150	» 148.140	» 154.650	»
1900	» 41.000	»	»	»	»	»
1901	» 40.500	»	»	»	»	»

Années	IMPORTATIONS			EXPORTATIONS		
	France	Autriche-Hongrie	Allemagne	France	Autriche-Hongrie	Allemagne
Mossoul						
1897	F. 75.000	F. 90.000	F. 40.000	F. 800.000	»	»
1898	» 80.000	» 90.000	» 40.000	» 850.000	»	»
1899	» 100.000	» 100.000	» 40.000	» 900.000	»	»
Tripoli						
1897	F. 11.380	F. 36.000	F. 5.020	F. 54.736	F. 215.344	»
1898	» 16.040	» 46.470	» 3.360	» 91.880	» 262.460	»
Tripoli de Syrie						
1901	F. 1.100.000	F. 2.615.000	F. 1.200.000	F. 3.200.000	F. 500.000	»
1902	» 1.700.000	» 2.700.000	»	» 3.700.000	» 600.000	F. 500.000
1903	» 300.000	» 1.700.000	» 2.000.000	» 3.000.000	» 200.000	» 200.000

Erzeroum

1898	F. 1.800.000	F. 1.650.000	F. 850.000	F. 475.000	F. 50.000	»
1899	» 2.045.000	» 1.760.000	» 940.000	»	»	»
1900	» 2.285.000	» 1.900.900	» 975.000	» 510.000	» 45.000	»
1901	» 1.840.000	F. 2.790.000		» 740.000	F. 150.000	
1902	» 1.470.000	» 1.775.000	» 875.000	»	»	»
1903	» 1.070.000	» 1.580.000	» 730.000	»	»	»

Angora

1899	F. 287.500	F. 2.505.000	F. 628.500	F. 363.600	F. 246.500	F. 396.500
1900	» 388.500	» 2.733.000	» 1.037.500	» 661.500	» 234.000	» 380.500

Siwas

1900	F. 843.500	F. 2.355.000	F. 1.211.000	F. 1.576.000	F. 203.000	F. 115.000
1901	» 778.000	» 2.200.000	» 1.096.000	» 1.386.000	» 185.000	» 77.000

Rhodes

1902	F. 154.760	F. 895.320	F. 476.200	F. 68.500	F. 229.900	F. 46.200
1903	» 232.850	» 864.775	» 345.950	» 131.090	» 253.770	» 25.250

MOUVEMENT MARITIME (1)

Années	FRANCE Nombre de navires	FRANCE Nombre de tonneaux	AUTRICHE-HONGRIE Nombre de navires	AUTRICHE-HONGRIE Nombre de tonneaux	ALLEMAGNE Nombre de navires	ALLEMAGNE Nombre de tonneaux
Constantinople						
1882	364	426.912	647	576.178	»	»
1899	456	510.236	563	687.280	209	271.136
1900	430	440.735	602	761.186	205	278.670
Salonique						
1882	262	259.600	149	121.952	6	1.118
1890	300	»	176	»	34	»
1892	254	371.918	209	207.955	68	72.544
1893	194	302.000	210	200.575	42	51.674
1894	198	270.000	216	200.754	46	49.874
1895	162	247.494	222	220.700	53	64.430
1897	163	219.616	224	245.184	36	40.348
1898	154	218.368	220	235.454	40	49.150
1900	154	220.238	212	230.214	38	46.334
1902	126	201.938	261	307.103	90	112.150
1903	142	198 846	239	298.305	90	120.026
Smyrne						
1891	199	267.582	177	173.727	50	50.898
1893	»	192.557	»	182.472	»	50.679
1894	»	228.422	»	233.671	»	65.460
1895	»	244.106	»	250.409	»	69.540
1896	»	310.965	»	333.201	»	65.779
1897	204	315.087	174	202.178	56	67.592
1899	199	320.697	204	253.766	52	87.381
1900	133	230.555	148	188.352	52	74.490

1. — Les états indiquent le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté les ports indiqués.

Années	FRANCE		AUTRICHE-HONGRIE		ALLEMAGNE	
	NOMBRE DE		NOMBRE DE		NOMBRE DE	
	navires	tonneaux	navires	tonneaux	navires	tonneaux
Smyrne *(suite)*						
1901	142	252.637	200	259.072	67	93.061
1902	133	238.756	»	»	99	148.181
1903	172	306.921	218	303.175	102	157.179
Caïffa						
1901	14	13.300	120	109.450	12	16.495
1902	7	8.469	62	65.292	10	21.296
1903	7	11.313	54	64.800	19	36.590
Mersine						
1893	66	106.810	52	60.208	»	»
1894	63	104.200	53	66.074	»	»
1899	41	»	81	»	1	»
1902	48	94.750	166	216.124	34	44.222
1903	26	51.872	80	125.603	19	23.526
Samsoun						
1893	84	111.925	94	158.510	7	6.640
1896	99	132.594	104	172.704	7	6.708
1897	113	154.128	106	115.732	2	2.351
1898	120	164.570	104	205.280	8	7.905
1901	71	95.560	80	148.761	27	36.343
1902	108	163.576	80	94.802	43	58.749
1903	111	177.250	104	190.530	36	50.874
Trébizonde						
1896	98	136.918	106	119.080	»	»
1897	110	147.274	104	113.238	5	4.009
1898	120	167.400	106	124.886	10	10.428
1901	73	109.521	82	92.216	27	37.296

Années	FRANCE		AUTRICHE-HONGRIE		ALLEMAGNE	
	NOMBRE DE		NOMBRE DE		NOMBRE DE	
	navires	tonneaux	navires	tonneaux	navires	tonneaux
Trébizonde *(suite)*						
1902	91	143.491	82	98.718	36	50.304
1903	109	188.398	106	127.578	37	56.182
Chypre						
1895	64	111.172	104	106.036	»	»
1896	92	159.012	224	286.750	2	1.486
1897	108	201.826	107	120.195	»	»
1898	102	188.734	80	86.869	»	»
1899	41	79.371	44	36.517	»	»
1900	33	65.139	53	48.126	1	1.515
1901	54	107.032	118	137.924	26	37.236
1902	50	98.842	163	270.929	14	17.988
1903	52	103.940	136	218.569	20	24.086
Kerassunde						
1896	70	102.347	102	112.828	»	»
1897	52	125.923	105	113.213	1	1.450
1898	48	68.367	98	115.653	»	»
1901	10	12.850	84	94.580	13	18.344
1902	14	20.256	83	97.878	10	14.748
1903	42	65.342	106	128.900	3	4.919
Ordon						
1896	2	3.343	3	3.395	»	»
1897	»	»	9	13.951	»	»
1898	1	1.711	3	4.093	»	»
1901	9	11.866	»	»	»	»
Tripoli de Syrie						
1901	29	55.074	75	117.534	11	16.203
1902	26	49 559	84	140.277	17	22.166
1903	19	37.477	50	82.473	8	9.729

Années	ALLEMAGNE NOMBRE DE navires	 tonneaux	AUTRICHE-HONGRIE NOMBRE DE navires	 tonneaux	FRANCE NOMBRE DE navires	 tonneaux
Rhodes						
1885	50	44.888	98	118.886	»	»
1893	1	553	99	127.134	»	»
1895	»	10.528	»	141.350	»	»
1896	27	47.556	93	126.013	»	»
1898	23	41.865	92	124.826	»	»
1899	25	46.027	76	116.338	»	»
1900	25	48.350	78	116.088	»	»
1901	23	46.555	71	117.237	1	1.219
1902	20	40.646	72	115.703	»	»
1903	26	52.128	73	115.230	»	»
Alexandrette						
1890	50	72.942	1	1.092	»	»
1899	40	77.378	79	117.934	2	2.422
Beyrouth						
1892	76	115.500	104	119.000	»	»
1896	152	250.508	148	192.015	2	4.425
1897	153	269.425	115	148.098	2	5.754
1898	154	272.983	103	142.843	3	8.506
1899	132	243.046	94	336.024	2	2.423
1900	133	250.110	101	152.592	14	15.630
1902	112	216.550	96	160.401	44	53.416
Cavalla						
1896	94	87.252	236	221.932	»	»
1902	10	15.198	218	254.360	38	37.924
1903	2	2.944	224	261.262	34	24.002

Sans perdre de vue qu'il y a à peine un siècle, l'Autriche-Hongrie ne négociait pas par elle-même en Orient et qu'il y a vingt-cinq ans le pavillon allemand y était inconnu, on est amené en examinant ces statistiques, à considérer que le commerce de la France décroît, ou tout au moins qu'il est stationnaire dans ces dernières années, tandis que celui de l'Autriche-Hongrie et surtout celui de l'Allemagne, s'accroissent autant que le permet l'état léthargique dans lequel se complaît actuellement la Turquie.

Quelles sont les raisons de la situation différente de ces trois nations, et pourquoi le commerce de la France est-il en décroissance ?

Dans une conférence (1) faite le 7 avril 1906, au Collège libre des sciences sociales, M. Durand, l'éminent conseiller du commerce extérieur de la France, résumait ainsi les causes de la déchéance française :

---

1. — *France et Turquie, au point de vue commercial et industriel*, par M. A. Durand, chevalier de la Légion d'honneur, administrateur honoraire des Colonies, Conseiller du commerce extérieur de la France. — Chevalier et Rivière, Paris 1906.

« 1° Notre situation intérieure ;

« 2° Nos mœurs, qui nous font craindre de nous expatrier ;

« 3° Notre système d'enseignement ;

« 4° L'absence de renseignements précis ;

« 5° Le manque de point de direction pour l'emploi de nos capitaux.

« 6° Notre amour du luxe et notre trop grand bien-être. »

Ceci rappelé, quelles sont les mesures à prendre pour que la France, comme ses rivales, voie ses importations et ses exportations augmenter en Turquie? Étudier ces mesures, c'est faire apparaître les motifs de la prospérité commerciale de nos concurrents ; c'est engager le Français à réagir, en montrant d'abord de l'initiative, puis l'inviter à chercher ensuite, dans les méthodes employées par ses rivaux, ce qui lui permettra de lutter avantageusement, sans être incompatible avec son tempérament.

Si l'initiative individuelle joue un rôle important dans l'introduction de produits sur un marché, elle n'est pas suffisante ; l'industriel ou le commerçant doit pouvoir compter

sur l'appui de son gouvernement dont le devoir est de lui préparer au préalable les voies lui assurant, tout au moins, des avantages équivalents à ceux réservés à ses confrères des autres puissances les plus favorisées. L'ambassadeur accrédité auprès d'un gouvernement étranger a non seulement le devoir de défendre énergiquement les intérêts qu'il représente, mais il doit aussi veiller à ce que ses nationaux ne soient pas sacrifiés à ceux des autres nations ; bien imbu de la grandeur de son rôle, ses efforts tendront à favoriser, dans la mesure du possible, les importateurs et les exportateurs de son pays. Dans chaque centre, les consuls plus en rapport avec les indigènes, faciliteront les affaires de leurs nationaux en leur fournissant des renseignements précieux et circonstanciels tant sur les usages du marché, que sur les opérations qui sont susceptibles d'être entreprises ; ils ne devront pas craindre de préciser les moyens propres à leur faire obtenir la préférence. Le rôle des consuls n'est pas à étudier ici, pas plus du reste que l'action du gouvernement et de ses représentants directs ; il suffira de rappeler

que des premiers dépend l'extension commerciale de leur pays, s'ils savent se rendre compte de l'importance de la mission qui leur est confiée et s'ils ne craignent pas de payer de leur personne. A coté de l'ambassadeur et des consuls qui reçoivent de lui leur direction, le gouvernement doit favoriser et encourager les Chambres de commerce. Ces très intéressantes institutions, à l'étranger surtout, sont appelées à rendre de réels services ; aussi leurs membres, en dehors de leur intérêt, qui est le meilleur des stimulants, devraient-ils pouvoir espérer des distinctions honorifiques de l'Etat. Au point de vue pratique, notre commerce en Orient est relativement favorisé, et parmi les Chambres de commerce y existant, une mention toute spéciale est due à celle de Constantinople, qui, par ses ramifications dans le pays entier, fournit à tous ceux qui s'adressent à elle les renseignements les plus pratiques et les plus exacts.

*
* *

L'action du particulier, c'est-à-dire l'action du commerçant importateur et exportateur,

s'étend à tous les sujets et à tous les genres de commerce ; mais il y a pourtant des grandes lignes tracées par l'expérience, autour desquelles cette action doit s'exercer et qui doivent lui servir de base. Ce sont ces grandes artères que nous allons essayer de faire ressortir dans cette étude.

Généralement dans tous les pays et plus spécialement dans celui qui nous occupe, l'exportation classe les marchandises en deux grandes catégories :

1° Les produits de bonne qualité, c'est-à-dire la marchandise irréprochable, remplissant toutes les conditions de goût, de solidité et d'usage ;

2° Les produits de médiocre qualité appelés communément « *camelote* » qui doivent uniquement flatter l'œil et posséder toutes les apparences des produits de qualité supérieure avec un prix très bas.

Lorsqu'un pays est florissant, la première qualité a la préférence sans toutefois exclure la seconde ; il faut en effet satisfaire aux besoins de toutes les classes, riches, aisées ou pauvres ; mais quand un Etat, comme la

Turquie, traverse une crise économique telle que ses habitants vivent pour ainsi dire au jour le jour, la « *camelote* » prend le dessus. C'est là une situation de fait que les Allemands ont parfaitement comprise ; ils inondent l'Orient de produits bon marché alors que les Français, s'entêtant à produire beau et bon, voient leurs articles délaissés et quelquefois complètement abandonnés par ceux-là même qui, dans une position leur permettant d'avoir beau, se laissent, malgré tout, séduire par le bas prix et la facilité de renouveler plus souvent leurs achats.

Les produits de France, à égalité de prix, sont toujours préférés par les indigènes et ceci à tel point que certains fabricants allemands et italiens masquent leurs produits sous des étiquettes françaises.

Cette constatation, faite par tous ceux qui ont négocié avec le Levant, est d'autant plus utile à signaler que certains exportateurs français, non seulement l'ignorent, mais encore croient faciliter la vente de leurs produits en leur donnant une apparence anglaise ou allemande !

*
* *

En Orient, comme dans tous les pays d'exportation, on compte plusieurs procédés d'introduction, et si chacun d'eux a ses avantages et ses inconvénients, il est utile de rechercher quel est celui qui donne le maximum de chances de réussite et par conséquent facilite le mieux les échanges.

Les ventes s'effectuent soit par l'intermédiaire de voyageurs, soit par des représentants, soit même par des dépôts ou bazars établis dans les différents centres de consommation.

Les bazars, qui peuvent réussir dans quelques villes telles que Bagdad et Bassorah, n'offrent pas de grands débouchés pour les ventes directes des exportateurs, car ces établissements sont obligés de présenter aux acheteurs toutes sortes de marchandises, et ne peuvent donc posséder qu'un choix restreint pour chaque article. Le bazar n'a de succès que pour les objets de saison, de mode, de besoin journalier; il se prête sur-

tout au petit commerce local qui, naturellement, se modifie avec les goûts du jour.

Pour étendre ce moyen de vente, un groupe de maisons allemandes avait affrété un navire qui de port en port offrait leurs produits le plus souvent sur échantillons. Un certain bruit a été fait autour de cet essai sans qu'il apparaisse que les résultats aient été bien merveilleux. L'oriental est souvent indolent, il ne suffit pas de lui faire une fois l'éloge d'un produit, il faut souvent revenir à la charge avant de le séduire définitivement et cela était impossible avec un navire obligé de faire de nombreuses escales.

Des négociants italiens, au lieu d'installer des bazars pour exposer et écouler leurs marchandises, ont établi des dépôts pour vendre sur échantillons. Ces dépôts, comme il en existe à Janina, sont devenus par la suite de véritables agences possédant un personnel chargé de présenter les échantillons, de fournir des renseignements et de visiter la clientèle. Les Allemands ont fait plus encore et une société dont le siège est à Berlin, l' « *Export Verband* », ayant pour but de répandre les

produits mécaniques et métallurgiques fabriqués par ses sociétaires, a créé une succursale à Constantinople. Elle occupe d'immenses locaux où les objets et machines exposés sont vendus directement ou sur modèles. Le succès de ces installations a amené la création de succursales à Salonique, Beyrouth, Smyrne, Alep, Damas, Messine, Jaffa, Caïffa.

*
* *

Le choix d'un représentant est une question des plus délicates qui conduit tout naturellement à l'étude des indigènes avec lesquels il y a lieu d'établir des relations. Les Français confondent souvent les Turcs avec les Grecs, les Juifs, les Arméniens et autres peuples qui constituent l'empire ottoman. Pourtant, ces différents peuples, bien que vivant sous le même ciel et soumis aux mêmes lois, possèdent les mentalités les plus disparates.

Le Grec est d'un caractère adroit, très souple, habile dans la rédaction ou la discussion d'un contrat. On le trouve à la tête des plus importantes maisons de commerce de

l'Orient et il traite des affaires d'un chiffre souvent élevé.

Le Juif, de race essentiellement commerçante, ne paraît pas avoir conquis en Turquie la place qu'il occupe dans certaines nations occidentales; il est généralement confiné dans le petit commerce de détail et dans les métiers les plus modestes.

L'habileté de l'Arménien est proverbiale. Aussi occupe-t-il, surtout à Constantinople, une haute position commerciale : il est banquier, courtier, changeur, etc. Plusieurs familles arméniennes sont puissamment riches, mais la crise politique actuelle leur a beaucoup nui. Dans certaines provinces, les Arméniens sont agriculteurs, fort laborieux et économes, par suite sont très intéressants.

Le Syrien, à tort peut-être, caractérise aux yeux des occidentaux le type du « Levantin » et pour cette raison, il est assez redouté en affaires. Aimant la discussion, sachant au besoin la provoquer, il rend par là même les relations difficiles à établir. Pourtant, lorsque l'on a su, à force de patience, se créer quelques liens avec lui, on peut traiter sans

trop de risques. C'est ce que les Allemands ont su faire avec succès. On peut d'ailleurs espérer que la mentalité du Syrien se modifiera dans la suite, lorsqu'une sage administration assurant la sécurité du pays et par conséquent le développement de l'agriculture, aura fourni à son esprit surtout commerçant un puissant dérivatif.

Le Turc est pour l'Européen, et pour le Français en particulier, le grand méconnu. Essentiellement guerrier et agriculteur, il a les qualités propres à ces états : la droiture et l'honnêteté, et s'occupe peu de commerce. Elisée Reclus, l'éminent géographe, s'exprime ainsi à son sujet dans sa *Géographie Universelle* (1) : « Le Turc que l'usage du pouvoir n'a pas corrompu, que l'oppression n'a pas avili, est certainement un des hommes qui plaisent le plus par l'ensemble des qualités. Jamais il ne trompe : honnête, probe, véridique, il est pour cela même tourné en dérision et pris en pitié par ses voisins le Grec, le Syrien, le Persan, le Harkane ».

---

1. — Elisée Reclus, *Géographie Universelle*, tome IX, page 543.

La caractéristique des différents habitants de la Turquie étant établie — et elle devait l'être pour éclairer les relations commerciales de la France avec le Levant — on ne saurait trop engager les exportateurs à s'entourer de renseignements précis auprès des Agences consulaires et des Chambres de commerce sur les représentants qu'ils désirent prendre.

Pour faciliter leurs opérations et simplifier leur travail, certains commerçants ont choisi un agent général dans le pays et lui ont laissé le soin et la responsabilité de nommer des sous-agents dans les différents centres, en affectant de ne vouloir entretenir aucune espèce de rapport avec eux. C'est là, une grave erreur ; à moins de cas particuliers, il est préférable d'avoir un agent dans chaque ville où l'on veut écouler des marchandises. La maison mère en éprouvera un surcroît de travail, mais elle en sera récompensée par une augmentation d'affaires. En effet, l'agent général retient pour lui une partie de la commission et si faible que soit cette retenue, elle diminue l'intérêt du sous-agent qui, conséquemment, portera ses efforts sur des mar-

chandises pour lesquelles il est en rapport direct avec le producteur et qui sont pour lui d'un meilleur revenu.

Le représentant s'occupe généralement du placement de divers produits ; il arrive même que, pour chacun d'eux, il est l'agent de plusieurs maisons rivales. Aussi, ce système a-t-il de gros inconvénients, car nécessairement, sans tenir compte de la qualité du produit, de son fini, des services qu'il peut rendre, le représentant cherchera à écouler celui dont il tirera le plus gros bénéfice.

Tout en reconnaissant que les bazars ou dépôts, ainsi que les représentants, sont des moyens intéressants et quelquefois efficaces pour répandre des marchandises sur un marché, il est indéniable que le meilleur procédé pour développer le commerce en Orient consiste à employer des voyageurs attitrés.

Le voyageur coûte cher, objecte-t-on ? et les résultats sont problématiques ? C'est là une objection facile mais sans fondement ; on peut, au contraire, affirmer — et beaucoup de commerçants étrangers l'attestent — que les frais d'un voyageur visitant l'Orient sont

largement couverts à l'aide des affaires qu'il rapporte et que même des bénéfices sont assurés par les commandes qui, dans un délai peu éloigné, suivent toujours son passage.

Si une maison considérait qu'elle n'a pas assez d'envergure pour s'assurer les services d'un voyageur exclusif, ou bien si elle n'osait tenter seule l'expérience, elle pourrait se syndiquer avec des confrères; les débours seraient alors supportés par chacun des intéressés au prorata des affaires réalisées.

Le voyageur ne traite pas seulement pour le présent, il travaille aussi pour l'avenir ; il réussit à établir des liens étroits entre le producteur et le consommateur, surtout quand il sait judicieusement accorder des délais à un débiteur gêné pour une échéance. Pour cette question, on agira sagement en laissant toute latitude au voyageur : si en France, un mauvais arrangement est préférable à un bon procès, en Orient une liquidation est la perte complète de la créance. Là encore on doit s'inspirer des Allemands qui ne recourent que très rarement aux mesures coercitives et

n'hésitent pas à renouveler les effets d'un débiteur dans l'embarras, quand il offre une certaine garantie.

Lorsqu'une perturbation financière affecte une place par suite de mauvaise récolte ou pour tout autre motif, ils ne craignent pas de continuer leurs fournitures contre de nouveaux arrangements. En procédant de cette façon, ils agissent aux mieux de leur intérêt ; ils s'assurent la reconnaissance du client et, ce qui est préférable, ils se l'attachent dans la suite, par les engagements pris ; la crise passée, le client, montrera qu'il n'oublie pas le service rendu en demeurant fidèle à la maison qui l'aura tiré d'embarras dans ces circonstances difficiles.

A l'inverse de leurs voisins d'Outre-Rhin, les Français prennent souvent peur et remettent les effets impayés à des banques qui agissent judiciairement ; la faillite ainsi provoquée fait perdre le montant de la créance et, chose plus grave, éloigne le commerçant indigène de nos nationaux.

Quelquefois les marchandises livrées ne sont pas absolument conformes aux échantillons sur

le vu desquels la commande a été obtenue, ou bien elles sont livrées en retard, ou bien elles sont avariées par suite d'un emballage insuffisant, — l'emballage trop faible est un défaut souvent reproché aux marchandises de provenance française — alors l'acheteur adresse naturellement des reproches à l'expéditeur. Si ce dernier est Germain, satisfaction est donnée sous forme de concession sur le prix ou sur une prochaine livraison ; si, au contraire, le fournisseur est Français, presque toujours il refuse de faire droit à la réclamation la plus justifiée et exige le paiement intégral de la facture, sans délai. Dans ce cas, les voyageurs, ou mieux encore, les chefs de maison qui ne craindront pas de visiter leur clientèle, aplaniront les difficultés et détruiront le mauvais effet produit par une commande mal exécutée.

Si les qualités que doit posséder le voyageur sont nombreuses, une des plus importantes est la parfaite connaissance du produit qu'il offre. Il est donc nécessaire qu'il soit initié au moindre détail de la fabrication de l'article proposé afin de pouvoir, suivant les circonstances et les particularités de la vente,

y faire apporter des améliorations souvent insignifiantes, mais qui en faciliteront l'écoulement. En un mot, le voyageur, pour certaines industries, doit être doublé d'un technicien capable d'indiquer à ses mandants les transformations nécessaires pour permettre la diffusion de la machine, de l'outil, etc.

L'objet importé — contrairement à une erreur commune aux Français qui veulent imposer aux étrangers leur manière de voir — doit être fabriqué pour donner satisfaction à celui qui l'emploiera et non au goût de l'expéditeur. A ce propos une grande leçon nous est donnée par les femmes et les jeunes filles du vilayet de Diarbekir qui exécutent les magnifiques broderies d'or et d'argent, si renommées par leur goût et leur fini, sur des étoffes importées du pays où elles seront ensuite revendues après avoir reçu leur décoration artistique. L'expérience en effet a montré à ces indigènes que leurs broderies présentées sur des étoffes unies tissées en Orient, au métier à bras, ont moins de succès que lorsqu'elles sont établies sur des étoffes familières à l'acquéreur.

De l'avis de tous nos consuls, l'Oriental, plus qu'aucun des négociants des autres nationalités, sacrifie ses préférences personnelles à son intérêt et surtout à sa tranquillité. Indolent par nature, l'Ottoman, que la fièvre commerciale de l'Occident ou de l'Extrême-Orient n'a pas encore touché, achètera de préférence les produits qu'il pourra recevoir sans faire de démarches compliquées. Il faut donc que les Français renoncent à la vente dans leurs magasins ou en leurs usines, et qu'à l'exemple de leurs rivaux, ils vendent franco-bord, c'est-à-dire s'occupent de l'expédition par terre, par mer, de l'assurance, etc., etc.

*
* *

Par ce qui vient d'être exposé très sommairement, on peut conclure que de sa propre initiative, mais à condition d'abandonner ses vieux errements, le Français peut lutter avec chance de succès sur le marché de l'Orient ; avec l'appui de son gouvernement il pourra faire bonne contenance et tenir un

rang digne de sa tradition dans un avenir prochain. Dès aujourd'hui il doit se préparer et s'outiller pour tirer d'une situation nouvelle le maximum des profits qu'il est légitime d'en attendre.

Cet avenir, qu'entrevoient déjà les clairvoyants, sans être pour cela des perspicaces, nous montre une Turquie, rénovée, rendue au monde civilisé, succédant à une Turquie démoralisée, conduite à sa ruine par un gouvernement indigne de ce nom. Les libéraux turcs, lorsqu'ils tiendront les rênes de l'empire, comprendront que le siècle n'est plus aux grandes conquêtes guerrières ; ils porteront leurs efforts sur le terrain économique et sauront accomplir ce miracle de la régénération pacifique de tout un Etat. Ils ne rencontreront aucune entrave chez leurs compatriotes, car les Turcs — loin d'être rebelles aux idées modernes, ainsi qu'on le croit communément — appliqueront dans l'agriculture, le commerce, l'industrie, la science et les arts, leurs merveilleuses qualités d'honnêteté, de volonté et de patience, qui sont l'apanage des races grandes et fortes ayant encore un Idéal !

Il est d'ailleurs facile de se rendre exactement compte de l'importance du mouvement qui entraîne la Turquie vers des destinées nouvelles, en suivant son évolution intellectuelle.

Le Prince Sabaheddine, petit-fils du Sultan Abdul-Medjid et neveu du Sultan Abdul-Hamid II, un des promoteurs les plus actifs du mouvement libéral, écrivait à ce sujet dans la *Revue* (1) :

« Oui, ce paysan, qui travaille sans repos ni trêve, qui paie plusieurs fois par an le même impôt, sans parler de l'impôt du sang qu'il est seul à supporter, le vrai Turc, constamment traqué, persécuté, tyrannisé par son propre gouvernement, bafoué par l'opinion publique européenne, ce loyal paysan est, en réalité, un vrai pionnier de la civilisation. Ne sont pas moins dignes de sympathie ses enfants, ceux qui reçoivent une instruction moderne, sur les bancs des écoles et des facultés, et qui lui forgent un avenir de liberté

---

1. — Les Turcs et le Progrès : *La Revue*, Paris, 15 décembre 1905.

et de dignité humaine. Ces enfants, ces hommes sont très nombreux parmi les exilés que le gouvernement personnel d'Abdul-Hamid II éparpille dans toutes les parties du vaste empire et qu'on n'arrive pas à compter, pas plus que les martyrs morts pour la liberté. On ouvre toutes grandes les portes des prisons et des cachots aux condamnés de droit commun pour les refermer ensuite sur les représentants de cette jeunesse, impatiente de vivre la vie des pays les plus civilisés.

« L'Europe se méprend singulièrement sur les tendances et les aspirations de la génération turque actuelle. Qu'espère-t-elle ? Que demandera-t-elle? Tout simplement la liberté de penser, la liberté de travailler, d'aller et de venir, de posséder le fruit légitime de son labeur et de ne pas voir son honneur et sa vie exposés au caprice et à l'intrigue. Ces réformes, les Turcs les réclament pour tous les sujets du sultan, aussi bien pour les Arméniens, les Grecs, les Arabes, les Bulgares, les Albanais et les autres peuples, que pour eux-mêmes.

« Loin de les blâmer, de les désavouer, ils

approuvent, au contraire, ceux qui secouent le joug intolérable et odieux du gouvernement actuel. »

Un appel en faveur des Arméniens ayant été adressé au Président Roosevelt, le même Prince, dans une lettre ouverte (1) à M. Berthelot, disait :

« ...Quand on massacre des Turcs, on s'attaque seulement à l'élite, car la classe agricole, qui forme l'immense majorité du peuple turc, n'inspire guère au régime actuel de bien grandes inquiétudes. Les paysans sont appauvris à un degré indicible par la conscription militaire qui pèse uniquement sur eux. Le foyer du paysan n'abrite qu'une tristesse infinie. La terre n'est cultivée que par la femme, dont le père, le frère ou le mari sont morts ou mourants sur les champs de carnage de Macédoine, d'Arabie ou d'ailleurs. Et quand le collecteur, ou plus exactement le gendarme, se présente à sa porte, il sait faire rendre l'impôt, coûte que coûte, en s'emparant du

---

1. — La régénération de la Turquie : journal *Le Matin* du lundi 5 février 1906.

seul bœuf étique qui reste, en enlevant les quelques ustensiles de cuisine, et jusqu'au matelas d'un misérable lit !... »

Puis, après avoir parlé des tragiques expéditions nocturnes de Constantinople, préludes de l'exil ou même de la disparition pour les libéraux et les étudiants turcs, le Prince Sabaheddine, exilé lui-même, mais de sa propre volonté, ajoutait :

« C'est au sein de nos grandes villes maritimes qu'il est donné à la jeunesse turque de prendre contact avec la pensée occidentale, de l'étudier, de se l'assimiler et de la transmettre ensuite, par ces cortèges d'exilés, à la jeunesse des autres villes et des campagnes lointaines de l'empire ottoman. Aujourd'hui, c'est par tout le pays une propagande intellectuelle intense en faveur de l'abolition de l'absolutisme. »

Les nouvelles de chaque jour ne viennent-elles pas confirmer ces faits ? Les dépêches échappées à la censure ne dénoncent-elles pas les mesures de rigueur dont sont l'objet les gouverneurs assez audacieux pour laisser dire, contrairement à l'opinion émise par les

sphères gouvernementales, que l'effervescence existant chez les sujets de leur vilayet a pour cause les souffrances de la population ? Le sultan n'admet pas, en effet, que l'on puisse mettre en doute l'entière soumission des populations musulmanes à sa volonté absolue.

La Turquie régénérée, la Turquie indépendante, n'est-ce pas la solution d'un des plus grands problèmes intéressant l'humanité tout entière ? N'est-ce pas l'avènement d'une ère nouvelle, offrant les plus vastes horizons à ceux qu'intéresse le développement de toutes les branches de l'activité commerciale et industrielle des temps actuels ?

Pour préciser ou plutôt pour donner un aperçu de ce que pourront être les échanges avec la nouvelle Turquie, nous allons examiner dans les grandes lignes sa situation économique et nous rendre compte en même temps de ce que deviendra cette situation, quand l'empire libéral aura favorisé l'introduction de tous les progrès de la science dans l'agriculture et dans l'industrie.

II

En étudiant une carte du monde, on est frappé de la situation privilégiée qu'occupe la Turquie, non pas uniquement parce qu'elle sert de trait d'union entre l'Europe et l'Asie, mais aussi et surtout à cause de sa position géographique. Bordée de mers, elle est une nation maritime ; couverte de steppes élevées et de plaines, elle est un pays agricole ; enfin traversée par d'innombrables cours d'eau qui descendent en cataractes de ses montagnes, elle possède la source des forces naturelles favorables au développement d'une nation industrielle.

La surprise devient de la stupéfaction lorsqu'en poussant plus à fond l'étude, on constate que toutes ces richesses servent à peine à assurer l'existence de ses habitants ? Et quelle existence !!

La cause de cet état actuel incombe entièrement au régime qui sévit sur l'empire et qui, pour des raisons qu'on ne peut comprendre, ou, pour mieux dire, qu'on ne comprend

que trop, s'oppose systématiquement à tout progrès, au développement de toute science, aux applications les plus inoffensives du génie moderne qui pourraient cependant, en quelques années de paix, procurer au pays la prospérité et les grandeurs, obtenues naguère par la force des armes.

En vue d'obtenir cet heureux résultat, les libéraux turcs poursuivent un double but : d'abord l'établissement d'un gouvernement non hostile à tout ce qui est moderne, ensuite l'application des découvertes de la science, dans toutes les branches de l'existence nationale C'est la seconde partie de ce programme que nous allons essayer d'étudier.

Au préalable, rendons un hommage à Son Excellence Hassan Fehmi Pacha, qui, lui aussi, voulant une grande Turquie, en dépeignait les maux et indiquait le remède lorsque dans un de ses nombreux rapports il écrivait, le 6 juin 1880 :

« Un pays, sans routes ni ponts, abandonné à l'état de nature, ne peut prétendre à aucun progrès, soit matériel, soit moral. L'accrois-

sement de la prospérité d'un pays et le développement des affaires, en un mot presque toutes les ressources qui constituent la richesse et le bien-être, dépendent absolument des facilités que procurent les grands travaux publics. En résumé, ce n'est pas le développement des affaires et des richesses qui provoque un bon système de voies de communication, mais bien un bon système de voies de communication qui amène ce développement. » Et précisant davantage il ajoutait : « Ainsi que tout esprit raisonnable le reconnaît, l'empire ottoman se compose des régions du globe terrestre les plus favorisées par la nature sous le rapport du climat et des ressources naturelles, et par conséquent les plus susceptibles de toute civilisation et de tout progrès. Malgré ces circonstances favorables, si le gouvernement et la nation ne peuvent se libérer de la gène et des difficultés de tous genres, il faut en rechercher une des principales causes dans notre indifférence pour les travaux d'utilité publique. Le crédit de l'empire, sa force et sa puissance ne peuvent se rétablir qu'en mettant la plus grande ardeur

à établir un bon système de voies de communication. »

Loin d'appliquer ces sages conseils, le gouvernement d'Abdul-Hamid II a pour principale préoccupation d'empêcher l'introduction dans l'Empire des nouvelles découvertes. C'est ainsi que les automobiles sont rigoureusement interdites ; que les chemins de fer sont à marche lente et ne circulent pas la nuit ; que le téléphone n'est pas autorisé. Il est extraordinaire de songer qu'au xx[e] siècle le courrier met dix-huit jours pour aller de Constantinople à Bagdad ! L'électricité, ce grand levier de l'industrie moderne, n'a pu faire son apparition pour l'éclairage et la traction à Salonique, à Smyrne et à Damas, que depuis l'iradé de 1902.

* * *

Grâce à l'étendue de ses côtes, la Turquie est une nation maritime ; ses riverains sont des marins et surtout des pêcheurs.

La pêche est côtière, elle sert à nourrir la population indigène ; c'est une industrie lo-

cale qui pourrait s'étendre même sur les rivières, si la pisciculture était encouragée ; des usines pour conserver le poisson, principalement la langoustine, qui est abondante sur les côtes, auraient des chances de réussir. La pêche des éponges dans l'Archipel, sur les côtes de Syrie, de la Tripolitaine et de la mer Rouge, est une industrie nationale que le gouvernement a mal réglementée. En effet, sous prétexte de protéger la vie humaine *(sic)*, l'emploi du scaphandre a été interdit, alors qu'on aurait pu obtenir le même résultat en réglementant l'emploi de cet appareil et en veillant à ce que les scaphandriers ne descendent pas plus bas que la profondeur autorisée. Par contre, il aurait fallu interdire expressément la pêche des éponges trop petites dont le rapport est insignifiant et qui, plus développées, quelques années après, seraient devenues une source de sérieux bénéfices.

*
* *

Les côtes sont très étendues en Europe et en Asie ; elles offrent quelques magnifiques rades

naturelles ; cependant, pour rendre celles-ci praticables à la navigation internationale, de grands travaux devraient y être effectués. Aussi est-il certainement préférable, comme la plupart de ces ports ne sont fréquentés que par des petits caboteurs ou par quelques barques, de favoriser et d'améliorer par des ouvrages utiles ceux qui, naturels ou non, se sont créés d'eux-mêmes et doivent leur existence à la fréquentation des navires assurant le trafic de la contrée.

Tous les ports donnant lieu à un mouvement maritime ne peuvent être favorisés au même titre et il semble que la Turquie aurait tout intérêt à porter ses efforts sur certains d'entre eux, auxquels elle assurerait une situation prépondérante. Les avantages accordés à ces ports seraient de deux catégories : exemption de droits pour les navires y faisant escale et travaux spéciaux qui procureraient aux dits navires toutes les facilités que leur offrent les grands ports européens, tant pour leurs opérations que pour les réparations. Pour se rendre compte de l'importance de la première faveur, il faut rappeler

que tout navire touchant la côte turque doit acquitter un droit de reconnaissance. Cet impôt n'est perçu qu'une fois, à la première escale du navire ; il s'élève à 0 fr. 11 par tonne pour les 500 premières tonnes ; à 0 fr. 07 pour les 500 tonnes suivantes et à 0 fr. 05 pour toutes les autres tonnes. Une réduction de 40 % est accordée aux steamers. Quant à la seconde catégorie — les travaux à effectuer — ils varieront suivant les ports et suivant les ouvrages déjà existants.

Ces ports francs doivent naturellement être peu nombreux ; deux surtout sont désignés : Constantinople et Alexandrette. Pour répondre à un but spécial, un régime de faveur pourrait être également appliqué à Trébizonde, sur la mer Noire, sans qu'il soit toutefois aussi étendu que celui des deux autres.

Le choix de Constantinople pour la Turquie d'Europe s'explique de lui-même. Si cette ville n'avait déjà une situation prépondérante en tant que capitale, sa position géographique suffirait pour lui donner droit à ce privilège. A son sujet Elisée Re-

clus écrivait (1) « Un avantage presque unique sur la terre est celui que donnent à la péninsule de Thrace la proximité et le parallélisme des rivages de deux continents. L'Europe et l'Asie s'avancent au-devant l'une de l'autre et ne restent séparées que par le cours d'un fleuve marin, réunissant la mer Noire à la mer Egée ou « mer Blanche » des Turcs. Ainsi deux axes se croisent dans cette région de l'ancien monde : celui des masses continentales et celui des mers intérieures. A la fois isthmes et détroits, le Bosphore et les Dardanelles servent en même temps de chemins aux flottes de commerce, et de lieux de passage aux mouvements des peuples de continent à continent. Si la mer Noire s'étendait plus avant dans l'intérieur des terres et formait comme autrefois un bassin continu avec la Caspienne et d'autres mers de l'Asie, Constantinople deviendrait nécessairement la « ville du milieu » pour tout le monde ancien. Elle le fut déjà pendant mille années ; mais dût-elle ne jamais reconquérir ce titre, elle

1. — *Géographie Universelle.*

n'en sera pas moins toujours un des centres de gravité autour desquels oscilleront les destinées des peuples. La cité pourrait être rasée qu'elle renaîtrait bientôt au bord de l'un ou de l'autre détroit, dans cette région d'échanges placée entre l'Europe et l'Asie.

« Choisie pour devenir la Rome d'Orient, une ville aussi admirablement située que l'est Byzance ne pouvait donc manquer de s'accroître rapidement en population et en prospérité ; elle devait bientôt mériter le nom de ville par excellence, Polis, et c'est, en effet, ce que signifie son nom actuel de Stamboul (Sten Polin). Pour les tribus éloignées qui vivent dans les montagnes de l'Asie Mineure et par delà l'Euphrate, Constantinople s'est tout simplement substituée à l'ancienne Rome. Elles ne lui connaissent pas d'autre nom que Roum, et le pays dont elle est la capitale est devenu la " Roumélie ". »

Si la préférence donnée à Constantinople ne peut, il le semble du moins, motiver des contestations, il n'en sera peut-être pas de même pour le second port franc. Certains ottomans en prônent d'autres, mais il y a lieu d'espé-

rer qu'ils renonceront à leur manière de voir lorsqu'ils se seront rendu compte que le choix d'Alexandrette est uniquement basé sur l'intérêt général de l'Empire et lorsqu'ils auront pu constater, par la suite de cette étude, que leur ville de prédilection, loin d'être sacrifiée, n'aura pas à souffrir des avantages réservés au nouveau port.

Trois villes sont plus spécialement mises en parallèle avec Alexandrette : Smyrne, Suedich et Beyrouth.

Smyrne, actuellement la première ville de la Turquie d'Asie, offre une preuve tangible des avantages que peuvent procurer des travaux intelligemment compris et bien conduits. Pour créer le port, entièrement artificiel, et éviter l'ensablement, le cours de l'Hermus a été détourné ; puis des quais et deux immenses bassins, l'un fermé et l'autre ouvert, ont été construits. Cette ville, placée en quelque sorte à l'intérieur des terres, est devenue le débouché d'une région essentiellement minière et agricole.

Reliée aux grandes exploitations et aux centres commerciaux de toute la partie occiden-

tale de l'Asie Mineure par des lignes de chemin de fer dont les gares ont été ou seront définitivement construites sur les quais mêmes où accostent et prennent charge les navires, elle assure au commerce toute l'économie de temps et d'argent qu'il peut désirer, grâce à la simplification des moyens de transport puisque la voie de fer précède immédiatement la voie de mer.

Smyrne est le port d'une région et n'a pas à craindre la concurrence d'Alexandrette ; pour profiter des avantages du port franc, les marchandises s'expédiant actuellement par Smyrne devraient, pour s'y rendre, faire un parcours beaucoup plus long, soit par fer, soit par caboteurs, le plus souvent par l'un et l'autre, et les frais augmenteraient ainsi dans de telles proportions, qu'au lieu de réaliser une économie, on se trouverait en présence d'un surcroît de dépenses et d'une perte de temps.

Suedich, qui répondait à l'un des projets de chemin de fer de l'ingénieur allemand M. Von Pressel, n'est citée que pour mémoire. La rade exposée aux vents d'ouest n'abrite pas les na-

vires pendant l'hiver et les paquebots de grand tonnage ne peuvent y accéder. En outre, les travaux à exécuter seraient beaucoup plus considérables qu'à Alexandrette, dont le port naturel est relié par une route à l'intérieur du pays.

Beyrouth, devenue par l'achèvement de ses quais en 1895, une ville de commerce international, abrite les navires contre les vents d'Ouest et Nord-Ouest grâce à une jetée de 800 mètres ; mais la profondeur des eaux le long des quais n'est que de 4 mètres, aussi les steamers d'un tonnage quelque peu important sont-ils obligés de procéder à leurs opérations de débarquement et embarquement par allèges ; d'où une perte de temps et des frais supplémentaires qui sont une entrave d'autant plus regrettable que les navires devraient pouvoir entrer dans le port à toute heure, la côte syrienne n'ayant pas de marée. Beyrouth est en quelque sorte le port de la ville de Damas à laquelle il est relié par un chemin de fer, avec des gares situées sur les quais mêmes ; mais cet avantage est rendu partiellement illusoire par l'o-

bligation de recourir aux allèges. Son commerce répond à celui de la Syrie ; il est limité à l'intérieur par le désert qui, au Nord s'étend jusqu'à Damas, à l'Est vers l'Euphrate et Bagdad et pénètre par le Sud en Arabie. Ce port est en outre trop méridional pour desservir le centre de la Turquie d'Asie.

Alors que Smyrne compte 250.000 habitants, et Beyrouth 130.000, Alexandrette n'en a que 8.000 ; à l'heure actuelle cette ville ne jouit donc que de la magnifique situation occupée par son port naturel dans le fond du golfe qui porte son nom. Ce port est tel que par tous les temps, les plus grands navires peuvent mouiller à quelques mètres des rives. Une magnifique route de 160 kilomètres joint Alexandrette à Alep ; or, cette dernière ville est le débouché, non seulement de la Mésopotamie, mais de toute la partie Est de l'Asie Mineure ; il est donc hors de doute que le négoce de cette région, qui fût toujours important, augmentera considérablement, lorsqu'il disposera de voies de communication : Euphrate navigable, canaux, routes pour trains automobiles, chemins de

fer avec gares sur les quais mêmes d'Alexandrette.

Cette contrée, la plus belle et la plus fertile de la terre, grenier du monde ancien, sera avec la Turquie modernisée, un marché mondial capable d'égaliser les plus importants. Le gouvernement régénérateur ayant pour devoir économique de tirer tout le parti possible de cette merveilleusé région, la dotera de voies de communication, et par de sages mesures, lui permettra de prendre un rang digne d'elle. La première œuvre qui s'imposera sera incontestablement la création d'un grand débouché sur la Méditerranée où aboutiront les routes, les chemins de fer, etc., qui devront assurer aux produits tirés de l'agriculture ou de l'industrie, le minimum de distance à parcourir et par conséquent de frais à supporter. C'est le rôle dévolu à Alexandrette, rôle qu'elle tient de sa situation géographique.

Sans examiner ici — c'est la mission d'ingénieurs spéciaux — comment seront conduits à bonne fin, le plus économiquement et le plus pratiquement possible, les travaux qui

doivent mettre un port dans une situation privilégiée, répondant à tous les besoins de la navigation maritime au XXᵉ siècle, il y a lieu, tout au moins, de les indiquer.

A Alexandrette la tâche est facilitée par la situation exceptionnelle de ce port naturel ; rien n'existe, tout est à créer, et les travaux exécutés devront en faire un port-type.

A Constantinople, la situation est différente, le port a déjà une importance considérable ; il suffira seulement de l'améliorer en tenant compte de ce qui existe.

Pour Alexandrette, une digue et des quais s'imposent : une digue pour abriter les navires des forts vents du Nord ; des quais pour que les plus grands cargo-boats puissent accoster et opérer directement leur chargement et leur déchargement. Sur les quais : des magasins ou docks couverts seront élevés, pour contenir des quantités considérables de marchandises, sans qu'elles aient à souffrir des intempéries des saisons ; des places spéciales seront aménagées afin de permettre aux lignes régulières de transports d'effectuer avec toute facilité leurs opérations dans le minimum

de temps ; les cargo-boats, vapeurs ou voiliers, seront assurés des mêmes avantages, et des grues à vapeur, hydrauliques ou électriques, seront constamment à leur disposition.

En dehors de ces travaux qui concernent le mouvement même du port, on ne doit pas perdre de vue les mesures à prendre pour son entretien, ainsi que celles relatives à la sécurité des navires et des produits.

Alexandrette est exposée à l'envahissement et à l'obstruction par les sables ; aussi une ou plusieurs dragues devront toujours fonctionner pour nettoyer les fonds et rejeter les sables au large. Des remorqueurs à machines de différentes puissances seront, à tout moment, tenus en état de prêter leur concours aux navires, tant pour leur entrée au port si cela est nécessaire, que pour les assister s'ils sont en avaries ou échoués dans la région.

Constantinople possède une compagnie importante de remorquage et d'assistance qui pourrait attacher des vapeurs à Alexandrette ; il serait à désirer qu'elle y établît aussi une puissante suçeuse très utile pour

créer un chenal dans le sable et ainsi renflouer, avec toute la rapidité possible, les navires drossés par la force des flots ou du vent jusqu'à l'intérieur des terres. Avec un tel outillage, cette compagnie acquerrait vite la prépondérance des sauvetages et assistances, fatalement nombreux lorsqu'un grand nombre de navires fréquenteront cette partie de la Méditerranée ainsi que les mers de Candie, de Marmara et la mer Noire.

Les navires, soit par fortune de mer, soit par tout autre cause, ont souvent besoin d'être visités ou réparés. Conséquemment des cales sèches ou bassins de radoub de différentes grandeurs s'imposent ; quant aux ateliers et chantiers de construction, ils se créeront d'eux-mêmes au fur et à mesure du développement de la navigation.

Avec des docks couverts, éclairés à l'électricité et surveillés, les marchandises demandent un *Salvage corps* muni de tous les appareils lui donnant la possibilité d'arrêter à son début tout incendie et éviter ainsi les effrayants désastres dont l'extension rapide est due aux matières souvent très inflamma-

bles renfermées dans les magasins généraux. Toutes ces installations — indiquées plus spécialement pour Alexandrette, et en partie pour Constantinople, où il en existe déjà, — ne sont pas exclusives à ces deux ports et peuvent être créées dans d'autres ; mais certaines d'entre elles, tels que les grands bassins de radoub, sont surtout indispensables aux ports francs qui, en raison de leur régime de faveur, sont plus à même que tous autres d'offrir les moyens les plus économiques de réparation. En effet, les constructeurs établis dans la zone franche ont les matières premières étrangères dans les meilleures conditions, puisque d'une part, elles ne sont pas grevées de droits d'entrée et que, d'autre part, elles bénéficient de la réduction de fret qu'entraîne la suppression d'impôts pour les navires. Si dans leur propre port, ces ateliers et ces chantiers manquent de travail, ils pourront soumissionner dans les autres et faire remorquer chez eux, à leurs frais, les navires dont les travaux leur auront été adjugés. Loin de s'opposer à ce voyage de relèvement, les armateurs et les assureurs, chacun pour leur intérêt, provoqueront tou-

jours des soumissions qui auront au moins l'avantage d'établir la concurrence. Les ateliers des ports non francs, où il n'existera pas du reste de grandes cales sèches, n'auront rien à redouter des chantiers jouissant de la franchise, parce que ces derniers n'ont intérêt à intervenir que pour les travaux importants, laissant sur les prix une marge suffisante permettant de compenser le voyage de relèvement et les frais qui en sont la conséquence : remorquage, assurance, sortie de port, etc. Ces dépenses ne sont pas en proportion des réparations à effectuer ; elles dépendent du voyage à faire et de la valeur du navire, et arrivent dans certains cas à égaler l'importance des avaries. Les travaux seront alors effectués sur place et les constructeurs locaux, devenus spécialistes des petites réparations, — relativement plus productives que les grosses, — ne chômeront jamais, car elles sont nombreuses si la navigation est active.

Chaque port, d'après son mouvement maritime et sa situation, créera lui-même ce qui lui fait défaut au fur et à mesure de ses besoins ; mais sagement administré il ne possè-

dera que ce qui lui est utile. Sans passer en revue les nombreux ports de la côte turque, il n'est pas superflu de citer quelques-uns de ceux qui paraissent avoir le plus de chance de s'accroître.

En Turquie d'Europe se place au premier rang Salonique; ce port de l'Archipel, terminus de trois lignes de chemin de fer, est le grand débouché de la Macédoine. Ensuite viennent, sur la mer Egée, Dédé-Agha et Cavala, le premier, terminus d'une voie ferrée. Puis, sur l'Adriatique, Vlonia, pourrait acquérir un grand développement si on le reliait par fer à l'intérieur.

Parmi les îles il suffira de nommer Rhodes, La Canée et Chio.

La côte d'Asie de la mer Noire est parsemée de ports naturels, mais qui n'ont que peu d'importance à cause de l'absence de relations avec l'intérieur ; c'est là encore le résultat du manque de voies de communication : Synope est le type de ces ports. Héraclée et Soungoul méritent une mention pour l'exportation du charbon. Par contre, Samsoun et Trébizonde, où les navires ne peuvent charger et déchar-

ger par gros temps, sont néanmoins l'objet d'un certain mouvement, qu'il serait intéressant de développer, surtout au profit de l'un d'eux, pour faire bénéficier la Turquie d'une partie du commerce de transit de la Perse, qui s'opère actuellement par le port russe : Batoum.

Trébizonde paraît plus indiquée que Samsoun, parce que, plus près de la frontière, cette ville est en outre reliée à la Perse par une belle route de 600 kilomètres, passant par Erzeroum et Bayasid. Le commerce qui emploie cette voie prendra une extension considérable, lorsque des camions et des trains automobiles, concurremment avec une ligne de chemin de fer, remplaceront les chariots attelés.

Le port de Trébizonde est protégé du côté Est par une jetée ; il suffirait d'en construire une autre au Nord-Ouest pour assurer aux navires un abri complet et, avec des quais permettant un accostage direct, la ville aurait vite acquis une place prépondérante dans le commerce de la mer Noire ; sa situation augmenterait davantage si, une fois les travaux exécutés, on la dotait d'un régime de faveur,

— suppression ou même réduction des droits, — pour les navires fréquentant le port. Par ordre du ministre des travaux publics, un projet dans ce sens est étudié en ce moment par les autorités locales.

Sur la mer de Marmara, Ismidt et son golfe devraient être encouragés au point de vue de la construction des navires en bois. Ce point est relié à plusieurs centres importants de l'intérieur par le chemin de fer d'Anatolie ; le bois de construction s'y trouve presque à pied d'œuvre par suite de la proximité de la « Mer d'arbres », immense forêt qui couvre le mutessarifat d'Ismidt et le vilayet de Brousse.

Malheureusement, l'Asie Mineure, autrefois couverte de vastes forêts, les voit disparaître peu à peu par l'incurie de l'administration. Les unes, celles de l'intérieur, sont peu exploitées à cause du manque de routes praticables ; les autres, celles du littoral de la mer de Marmara et de la mer Noire, sont dévastées par une exploitation barbare et sans limite. En effet, les droits ne sont perçus que sur les bois enlevés ; dès lors les adjudicataires abattent les arbres sans distinction, et laissent

sur place ceux qu'ils rejettent comme impropres à leur industrie. A l'abus qui résulte de cette perception incompréhensible de l'impôt, s'ajoutent les dégâts causés par de nombreux incendies ; la loi punit sévèrement l'incendiaire, mais comme il est rarement poursuivi, le paysan, pour défricher rapidement et sans peine le coin de forêt qui lui est concédé, l'attaque par le feu sans s'inquiéter de limiter l'incendie.

Des mesures sages et sévères, tant pour l'exploitation des forêts que pour le reboisement, auraient vite fait d'enrayer le mal, et les industries du bois, ébénisterie et construction de navires notamment, prendraient un rang digne d'elles, dès que les forêts exploitées seraient reliées aux points de fabrication par de bonnes routes où la traction automobile ou à vapeur remplacerait les *arabas* (1).

Ismidt deviendrait alors un port de construction et de lancement de navires en bois pouvant répondre aux besoins locaux.

Il convient encore d'attirer l'attention sur

---

1. — Chariots indigènes en bois.

un autre port qui, bien que placé sur un fleuve, jouit déjà d'une certaine importance susceptible d'augmenter. Cette ville, Bassorah, située sur le Tigre à l'intérieur des terres, est actuellement le port maritime de Bagdad. Lorsque cette dernière cité sera reliée à Alexandrette, il est probable que la plus grande partie de son commerce prendra la nouvelle voie ; mais par contre, aux produits qui se rendront dans l'Inde, viendront s'ajouter, comme trafic, ceux provenant de l'Asie méridionale et qui emprunteront aussi la voie Bassorah-Bagdad-Alexandrette pour atteindre la Méditerranée. Pour encourager le développement de ce commerce de transit, toujours profitable aux pays qu'il traverse, il faudra que Bassorah soit transformé en un port sain et pratique.

L'assainissement s'obtiendra facilement en épandant ou en drainant les eaux des marais qui environnent la ville et en établissant un service de voirie assurant, sans aucune espèce de difficultés, la propreté de la ville. Grâce aussi à la marée qui atteint jusqu'à 3 mètres de hauteur, un nettoiement énergique serait

très économiquement réalisé. La question des quais est plus délicate. La barre qui obstrue l'entrée du port empêche tous les navires calant plus de 5 mètres d'y pénétrer ; il faudrait donc, ou creuser cette barre, ou construire des quais en dehors d'elle, c'est-à-dire à Fao, où actuellement les grands navires font leurs opérations. Avec ces aménagements, qui faciliteraient le transbordement des marchandises sur les bateaux de rivière, devra être continuée la faveur accordée actuellement aux navires : la suppression des droits d'entrée.

*
* *

Si la Turquie est sillonnée de nombreux cours d'eau, peu sont navigables. En Europe, depuis que les traités ont rejeté les frontières de l'Empire bien au Sud du Danube, lequel est d'ailleurs régi par une commission internationale, le Vardar et le Méritch sont surtout intéressants parce que ces fleuves et leurs affluents arrosent une région essentiellement agricole, la Macédoine et la Thrace. Aussi

leur navigabilité devrait-elle faire l'objet d'études spéciales.

En Asie, deux fleuves célèbres, le Tigre et l'Euphrate, réunis à Gurneh, le Paradis terrestre de l'Ecriture, pour former le Chat-el-Arab se jetant dans le golfe Persique, peuvent seuls être envisagés au point de vue de la navigation.

L'Euphrate, dans son parcours de 1.850 km., traverse les vilayets d'Erzeroum, de Diarbekir, de Mamuret-el-Aziz, d'Alep, le mutessarifat de Zor, les vilayets de Bagdad et de Bassorah. Ce fleuve, fréquenté seulement par quelques radeaux, pourrait, avec un dragage permanent et méthodique, devenir plus facilement navigable sur une grande partie de son parcours, c'est-à-dire du Chat-el-Arab à Meskéné, point distant d'Alep de 70 km. seulement. La navigation deviendrait vite florissante lorsque tous les produits des riches plaines traversées trouveraient un débouché sur la Méditerranée, par le prolongement de la route d'Alexandrette à Alep jusqu'à Meskéné. Au début, le trafic pourrait d'abord s'effectuer uniquement par la trac-

tion automobile, ensuite cette première voie serait doublée d'une ligne ferrée aboutissant sur les quais mêmes d'Alexandrette. Les produits tirés de la région ainsi que ceux venant de l'Inde et de la Perse et passant en transit pour se rendre en Europe, emprunteraient dès lors une route exclusivement turque.

Le Tigre, bien que d'un parcours moins long que l'Euphrate, puisqu'il n'a guère que 1.000 km., a une navigation beaucoup plus active. Ce fleuve prend sa source dans le vilayet de Diarbekir et arrose les vilayets de Van, de Mossoul, de Bagdad et de Bassorah. Dès la ville de Diarbekir, et bien que d'un faible débit, le Tigre est navigable jusqu'à Mossoul pour les keleks, sorte de radeaux formés par des troncs d'arbre, peupliers de préférence, liés entre eux et rendus plus flottables à l'aide de peaux gonflées d'air,

De Mossoul au Chat-el-Arab, et surtout à partir de Bagdad, le lit est profond et peut être facilement rendu plus navigable ; à l'heure actuelle deux lignes de service de vapeur, l'une ottomane, l'autre anglaise, relient Bagdad au golfe Persique.

Entre Mossoul et Bagdad, la sécheresse interrompt quelquefois la circulation, mais les écueils forment la nuit des obstacles infranchissables, à moins qu'un beau clair de lune ne permette aux deux kelekdjis qui montent les radeaux de se repairer et de se diriger. En outre, cette partie du fleuve comme celle plus en amont, n'est pas toujours très sûre ; les vols sont fréquents, ainsi que le pillage des marchandises par les Arabes et les Kurdes.

L'insécurité n'est pas spéciale à la navigation fluviale, elle est malheureusement aussi l'apanage des routes et des campagnes.

Les voyageurs et les mariniers, comme les paysans, ont à redouter les incursions des nomades. Les tribus, — qui trouvent plus facile de faire paître leurs troupeaux dans la steppe que de cultiver la terre ou de se livrer à l'industrie, — résistent rarement à la tentation de s'approprier soit les récoltes trouvées sur leur route, soit les marchandises transportées par des convois insuffisamment gardés. Devant ces actes de brigandage, la gendarmerie actuelle est impuissante, parce que d'effectifs trop peu nombreux, elle ne

peut même pas suppléer au nombre par la rapidité du déplacement de ses brigades qui, faute de routes et de moyens de transports modernes, voient leur action strictement limitée aux environs des agglomérations où elles sont casernées.

La création d'une gendarmerie mobile, indépendante de celle existante, deviendra une nécessité ; ce corps, disposant d'automobiles assurant la rapidité de ses mouvements, pourrait, notamment à l'époque des récoltes, combiner les manœuvres de ses légions pour surveiller les tribus et empêcher les razzias.

Les nomades ainsi privés de leur plus sûr et plus facile moyen d'existence, en outre, dirigés peu à peu hors des frontières, se verraient bientôt dans l'obligation de renoncer à l'oisiveté relative dans laquelle ils se complaisent, pour se fixer au sol et lui demander les produits nécessaires à leur subsistance.

Par contrainte, il est vrai, mais cela importe peu, le nomade s'ennoblirait par le travail, ses préférences l'attacheraient plus spé-

cialement à la terre et, au plus grand profit de tous, il fournirait à l'agriculture les bras qui lui manquent.

Quelques travaux entre Mossoul et Bagdad rendraient le Tigre accessible à des petits mais puissants remorqueurs, qui pourraient, comme sur les fleuves de l'Occident, traîner des trains de chalands ; et si, à l'endroit où il tourne brusquement vers l'Est, il était relié à l'Euphrate par un canal, toute la région comprise dans les vilayets de Diarbekir, de Van et de Mossoul aurait son débouché direct sur la Méditerranée par Alexandrette.

A côté du service de dragage qui s'impose pour les deux fleuves, on devra procéder à l'enlèvement des roches qui gênent la circulation, au déblaiement des anciennes écluses, à la construction d'écluses nouvelles et de barrages, à l'endiguement des gués, etc. Avec les procédés modernes, dynamite pour les roches, machines aspirantes pour le déblaiement, ces travaux n'offriraient pas de grandes difficultés et pourraient être rapidement exécutés. Pour l'Euphrate, un rapport d'ingénieurs ottomans estimait que les travaux à

effectuer n'entraîneraient pas une dépense supérieure à 500.000 francs !

Le travail le plus délicat et le plus coûteux serait la construction du canal qui, dans le vilayet de Bagdad, à l'endroit où les deux fleuves se rapprochent, remplacerait le cours d'eau innavigable les reliant actuellement et donnerait passage aux navires. Mais si l'on envisage l'œuvre à laquelle ce canal répondrait et les services qu'il rendrait, on considérera sa création comme un devoir impérieux dont rien ne devrait arrêter l'exécution.

Les autres cours d'eau, qui certes sont nombreux, loin d'être à dédaigner, seront d'une grande utilité pour l'industrie à laquelle ils fourniront la force ; et dans beaucoup d'endroits, ces rivières rendront à la terre l'humidité qui lui est indispensable et que le déboisement a fait disparaître.

*
* *

La Turquie dotée de ports bien outillés et possédant des rivières navigables, il con-

vient d'examiner encore l'état de ses routes, les moyens de transport dont elle dispose, et surtout ceux qui seront indispensables à la Turquie de demain.

Lorsqu'ils eurent conquis la Turquie, les sultans, se rendant compte de l'importance des voies de communication, firent entretenir celles construites par les Romains, et en créèrent d'autres au fur et à mesure des besoins des armées et du commerce. Le sultan Mourad IV au XVIIIe siècle a relié Scutari à Bagdad par une magnifique route qui, malheureusement, depuis fort longtemps, n'est plus entretenue. Là encore se manifestent l'imprévoyance et l'incurie administratives du régime actuel. Tout est si mal compris ou si peu combiné entre les divers services, qu'une fois la construction d'une route achevée, il y a lieu de reprendre les travaux au commencement parce qu'on n'a pas entretenu les parties achevées : on a bien décidé de construire, on a bien trouvé des fonds à cet usage, mais on a négligé de songer à la conservation ; le budget ne prévoyant rien dans ce but, les routes deviennent imprati-

cables au bout de peu d'années, et au lieu de travaux d'entretien annuels, il faut reconstruire complètement.

A part quelques voies qui ont résisté aux intempéries, telles que celles de Scutari à Bagdad, de Trébizonde en Perse, d'Alexandrette à Alep, de Samsoun à Diarbekir, il n'y a guère en Turquie d'Asie que des sentiers fréquentés par des chameaux, des mulets et aussi, quand la saison le permet, par des voitures : talikas ou arabas.

A ce point de vue, tout est à réformer. Aux routes existantes rendues carrossables et munies d'un bas côté spécialement aménagé pour la traction mécanique, il conviendra d'en ajouter d'autres qui, construites ou non sous le contrôle et la direction du gouvernement, devront adopter le même dispositif et le même principe. Ces nouvelles artères mettront en rapport facile les centres de production avec les lieux de consommation et de transit.

Parmi les premières routes à aménager, il y aura lieu de prolonger celle d'Alexandrette à Alep jusqu'à Meskéné et d'en construire

une de Bagdad à l'Euphrate, ces deux voies devant assurer immédiatement les débouchés de la Turquie d'Asie centrale sur la Méditerranée.

*
* *

A l'inverse des nations occidentales où les voies ferrées se sont inspirées des grandes routes nationales, en Turquie d'Asie surtout, les routes nouvelles doubleront les chemins de fer sans s'exclure mutuellement, car si les trains sur rails développent le commerce, les routes carrossables le faciliteraient d'autant plus qu'elles pourraient utiliser les moyens de traction moderne.

La question des chemins de fer en Asie ne peut être utilement examinée sans se reporter à la brochure si intéressante de M. Wilhelm Von Pressel : *Les chemins de fer en Turquie d'Asie — Projet d'un réseau complet.* Avec ce savant ingénieur, il faut admettre en principe qu'un réseau ferré ne peut rendre des services qu'à la condition expresse d'être assuré d'un trafic important ;

or, cette condition ne pourra être réalisée que si la ligne traverse des régions éminemment productrices et commerçantes. Il faut donc bien se convaincre que tout chemin de fer établi dans des pays non producteurs, steppes ou déserts, est mort-né et que les capitaux engagés dans sa construction sont perdus puisqu'ils ne rapporteront pas.

Ce principe posé, cet axiome rappelé, pourrait-on dire, deux questions primordiales se font jour : le chemin de fer doit-il être à double voie ou à voie unique ? L'écartement des rails doit-il être de 1 mètre 44 cent. comme sous le régime européen, ou bien convient-il d'adopter la voix étroite de 1 mètre?

Sans même envisager la question stratégique, qui pourtant a grande importance, il est de toute nécessité, au seul point de vue commercial, d'adopter la double voie, c'est-à-dire la voie montante et la voie descendante. La première mise de fonds est certainement bien plus élevée, mais le surcroît de dépense est compensé par un rapport plus grand, dès le début de l'exploitation, à cause de l'augmentation de recettes produite par

la circulation d'un plus grand nombre de trains. Ceci concerne plus spécialement le caractère commercial de l'entreprise, mais l'Etat, lorsqu'il accorde une concession, doit avoir en vue le bien public, or ce bien exige la double voie, qui seule, à l'époque de la récolte, assure les expéditions rapides et sans encombrement des produits sur les lieux de consommation ou sur les ports où les navires affrétés les attendent. Avec la voie unique, le moindre accident amène des retards ; alors, dans les gares d'embranchements ou de garage, s'accumulent des wagons et des marchandises, qui souvent s'y détériorent.

Si, incontestablement, la double voie est préférable à la voie unique, il faut pourtant reconnaître que son établissement demande beaucoup plus de capitaux ; aussi, dès le début, pourra-t-on se contenter de construire une seule voie, à la condition expresse d'établir le tracé et d'élever les ouvrages d'art, tunnels, viaducs et autres, comme si le premier système devait être immédiatement appliqué. De cette manière, lorsque les nécessités stratégiques ou commerciales

motiveront une seconde voie, il n'y aura plus qu'à poser les rails de celle-ci sur la plate-forme déjà préparée pour les recevoir. En cela on ne fera du reste qu'imiter les procédés adoptés par les compagnies françaises, lorsqu'elles créent un nouvel embranchement.

La seconde question, adoption de la voie de 1 mètre 44 ou de 1 mètre, est fort délicate ; en fait, elle a été tranchée par le gouvernement ottoman qui, en Asie-Mineure, n'a accordé de concession qu'aux projets comportant l'écartement de 1 mètre 44. Cette décision semble regrettable, car bien que la voie normale de 1 mètre 44 ait fait ses preuves en Europe, on peut assurer, en se basant sur l'expérience, que non seulement la voie de 1 mètre rend les mêmes services au commerce que la voie large, mais que son exploitation donne de meilleurs résultats, parce que les travaux d'installation, moins importants, coûtent moins cher et sont exécutés beaucoup plus rapidement.

En Europe, Constantinople est reliée à l'Occident par la ligne l'Express-Orient, dont deux

embranchements, l'un au sud d'Andrinople, aboutit à Dedé-Agath, et l'autre, à Nich, en Serbie, se termine à Salonique, en passant par Skepia, où un nouvel embranchement aboutit à Mihavitsa. Lorsque le gouvernement turc aura rétabli l'ordre en ce moment troublé dans la Macédoine par les Grecs, les Bulgares, les Roumains et les Serbes, cette contrée, essentiellement agricole, exigera et créera pour son développement, tout un nouveau réseau de routes et de chemins de fer dans le but de transporter ses produits sur la ligne de Salonique et sur les ports de l'Adriatique.

En Asie, le gouvernement ottoman a commis la grande faute d'accorder des concessions, sans tenir compte d'aucun plan d'intérêt général, qu'aurait dû élaborer le ministère compétent ; par suite, il n'existe pas de réseau ferré, pas même d'embryon de réseau ; il y a seulement des lignes d'intérêt local.

Ces lignes, qu'il est indispensable de connaître, avant d'étudier un projet d'ensemble, sont les suivantes :

Chemin de fer d'Anatolie (1,020 kilomètres),

Scutari à Koniah, en passant par Ismidt, Biledjik, Eskichehir, Afium, Kara-Hissard et Akchehir, avec embranchement à Eskichehir pour Angora. A Koviah, se détache de cette ligne un embranchement sur Eregli.

Chemin de fer Smyrne-Cassaba (516 kilomètres), qui se relie à la ligne d'Anatolie à Afium, Kara-Hissar ; cette voie a un embranchement à Magnésia sur Soma.

Chemin de fer Smyrne-Aïdin (515 kilomètres), se prolonge jusqu'à Dinair, avec embranchement à Endemich sur Trich et d'autres voies très courtes vers Sokia, Bondja, Tchivril, Denizli et Sedikem.

Chemin de fer de Brousse (41 kilomètres), qui relie cette ville au port de Mondania.

Chemin de fer Adana-Mersine (67 kilomètres).

Chemin de fer Beyrouth-Damas (144 kilomètres), prolongé jusqu'à Hauran, avec embranchement au nord sur Hama : cette ligne doit desservir Biredjik, sur l'Euphrate, en passant par Alep.

Chemin de fer Caïffa-Dira (140 kilomètres), se joint à la ligne précédente ; il est la pro-

priété du gouvernement ottoman et se relie au chemin de fer du Hedjaz à Mzeirib.

Chemin de fer Jaffa-Jérusalem (86 kilomètres), ligne faisant un service spécial : transports de pèlerins.

Chemin de fer du Hedjaz (1,600 kilomètres), non complètement terminé. Comme la ligne précédente, répond à un service de voyageurs : pèlerins se rendant à la Mecque.

Cette simple énumération suffit à prouver que ces lignes ont été construites uniquement pour satisfaire à des intérêts particuliers, sans aucune espèce de préoccupation d'intérêt national ; comme conséquence, la plus grande partie de la Turquie d'Asie, la plus fertile et appelée à être la plus productrice, n'a pas de débouchés et reste dans un état léthargique préjudiciable à tous.

Pour remédier à cet état de choses, il y aurait lieu de reprendre le projet de M. Van Pressel concernant la ligne Scutari-Bassorah, passant par Sivas, Diarbekir, Mossoul et Bagdad. L'établissement de cette ligne sera long et coûteux, mais comme elle traverse un pays essentiellement agricole, voire même

minier, qui, nécessairement, deviendra industriel, son exploitation sera alors des plus productives et les difficultés de la première heure trouveront leur récompense dans les résultats qui, d'année en année, suivront une marche ascendante. La construction de la ligne Scutari-Bagdad rencontrera, sur certains points du tracé, de sérieuses difficultés, mais si dans une entreprise aussi importante, il est sage de tenir compte des difficultés d'exécution, il ne faut pourtant pas perdre de vue le but à atteindre, c'est-à-dire les services à rendre et les résultats à obtenir dans un avenir prochain. Le but une fois bien déterminé, les travaux devront être aussitôt entrepris et énergiquement conduits jusqu'à complet achèvement.

Cette ligne, pour donner satisfaction aux partisans de la grande voie Paris-Bagdad, exigerait la construction d'un pont sur le Bosphore, mais il semble, quant à présent du moins, que ce magnifique travail, digne de tenter d'éminents ingénieurs, doit faire place à d'autres travaux plus utiles et plus urgents, propres à assurer le développement

économique de la Turquie. Cette œuvre de grand luxe, l'Empire ottoman pourra l'offrir plus tard au monde civilisé, lorsque l'état de ses finances lui permettra cette prodigalité.

Les travaux les plus urgents seront la construction des embranchements de la ligne Bosphore-Bassorah, se dirigeant sur les centres agricoles, afin de leur éviter la surproduction désastreuse, causée par le manque de débouchés. Parmi ces lignes, s'indique tout d'abord celle qui, de Diarbekir, aboutira à Alexandrette, en passant par Orfa et Alep, avec embranchement de cette dernière ville sur Meskene, point terminus de l'Euphrate navigable.

En dehors du réseau Scutari-Bassorah et embranchements, qui est entièrement à innover, la ligne d'Anatolie pourrait avantageusement se prolonger jusqu'à Adana, et par conséquent à la mer, puisque cette ville est déjà reliée par fer à Mersine.

Au nord de la Turquie d'Asie, les services automobiles de la route de Trébizonde à la Perse, pourraient efficacement être doublés d'une voie ferrée, avec un embranchement à Erzeroum, rejoignant la grande ligne à Sivas.

Le port de Samsoum pourrait également devenir le terminus d'un embranchement de la ligne Bosphore-Golfe Persique. D'une manière générale on peut être certain que toutes les lignes correspondant à des besoins locaux s'indiqueront d'elles-mêmes, se créeront au fur et à mesure que leur utilité se fera sentir et se rattacheront naturellement aux grandes artères. Ces lignes, conséquence de nécessités commerciales régionales, ne manqueront pas de capitaux pour leur premier établissement, puisqu'elles seront assurées d'un trafic rémunérateur, mais à condition toutefois que les capitalistes n'aient plus à redouter les tracasseries du gouvernement, comme cela a lieu actuellement.

Il est juste d'ajouter que, vraisemblablement, dans un certain nombre de centres, l'agriculture ou l'industrie, au lieu de pousser à la création de voies ferrées, se contentera d'amener les vilayets, les sandjaks, les cazas et même les nahiés, à construire et à entretenir des routes sur lesquelles les transports s'effectueront à l'aide de services utilisant la traction à pétrole ou à vapeur, dont la construc-

tion est loin d'être aussi onéreuse que celle des chemins de fer même à une seule voie.

Ces débouchés esquissés, ou du moins leur principe posé, il y a lieu de voir — et ce sera la démonstration de l'utilité des projets qui précèdent, tant pour les ports et les fleuves que pour les routes et les chemins de fer — quelle est la situation des mines, de l'agriculture, de l'industrie ou, en un mot, quelle est la richesse de la Turquie.

*
* *

Les mines, régies par la loi de 1887 modifiée en 1901 et en 1905, ne sont exploitées qu'en vertu d'un iradé accordant la concession pour une durée déterminée : ordinairement 99 ans, mais au minimum 40 ans.

Les étrangers, comme les Ottomans, peuvent être déclarés concessionnaires, à condition, naturellement, de se soumettre à la loi ; le firman est relatif à un ou plusieurs minerais ou métaux dénommés et non à une étendue de terrain ; si dans le cours de l'exploitation, on découvre d'autres corps que ceux

spécifiés, il faudra, pour les extraire, obtenir un autre firman. Toujours d'après la loi, à l'exception du contre-maître et de l'ingénieur, tous les ouvriers et employés de la mine doivent être Ottomans. L'introduction de cet article dans une loi qui déjà permet toutes les tracasseries à un gouvernement arbitraire, rend l'exploitation des mines sinon impossible du moins fort difficile, par suite du manque d'ouvriers. L'Ottoman est surtout agriculteur, il ne devient mineur ou simplement carrier que si la saison ou l'état de la culture l'oblige au chômage ; c'est dire qu'aussitôt qu'il peut retourner aux champs, il abandonne son travail occasionnel.

Comme conséquence de ce manque de bras et de l'absence de garanties données aux capitaux, il y a peu ou prou de mines en exploitation ; c'est à peine s'il existe quelques carrières, bien que leur exploitation exige une mise de fonds moins importante, et que le travail n'ait pas besoin d'être constant ni régulier, comme dans les mines.

Pour faire produire au sol ce qu'on est en droit d'exiger de lui, il faudrait donc reviser

la loi dans un sens libéral et plus pratique et non dans un sens restrictif, comme le projet de 1905, qui actuellement rencontre une si vive opposition de la part des grandes Puissances. Aux capitaux, il faudrait assurer le droit de propriété, à l'exploitation la main d'œuvre. Pour ce dernier point, l'étranger devra être appelé à concourir avec l'indigène. Dans cette disposition, l'Ottoman ne pourra voir une mesure contre son intérêt, puisqu'agriculteur depuis des siècles et indépendant par tempérament, il ne saurait quant à présent du moins, s'astreindre au dur labeur des mines et abandonner en même temps le grand air et le soleil pour vivre dans la nuit et l'atmosphère viciée des exploitations souterraines. Il verrait encore moins un rival dans le mineur, si la loi assurait la préférence à l'ouvrier chinois musulman, qui professe la même religion que la plupart des Turcs et présente avec ceux-ci beaucoup de points communs. Afin d'éviter ce qui se passe en Amérique, c'est-à-dire l'envahissement des vilayets par la race jaune et la crise ouvrière qui en est la conséquence,

chaque firman de concession devra réglementer et limiter la main d'œuvre étrangère d'après les besoins et l'importance de chaque exploitation.

La loi sur l'exploitation des mines, comme toutes les lois relatives à l'industrie, devra prescrire des mesures spéciales pour la constitution de caisses de retraite en faveur des ouvriers et employés. Il pourrait être prescrit que les fonds nécessaires à ces caisses soient prélevés, au moins en partie, sur les bénéfices annuels ; de cette manière, les ouvriers et employés seront en quelque sorte associés aux actionnaires et auront, comme eux, intérêt à ce que la mine produise et rapporte le maximum. Cette grande et intéressante question, si discutée en Occident et non encore résolue, trouverait ainsi en Turquie partie de sa solution par les intéressés mêmes et servirait en outre à établir des liens étroits entre le patronat et le prolétariat, par la communauté des intérêts. Quant à l'Etat, son rôle fort beau d'ailleurs, consisterait simplement à exercer un contrôle, et à veiller à ce que les intérêts de tous soient sauvegardés.

On trouve, en Turquie d'Europe, du cuivre, du fer, du plomb, de la houille, du marbre, de l'or et de l'argent et, en assez grande quantité, des eaux minérales et thermales.

En Asie, l'Anatolie est plus particulièrement favorisée ; on y trouve l'amiante, l'arsenic, le bitume, le borax, le cuivre, l'écume de mer, le fer, le granit, la houille, la lignite, le marbre, le mercure, le nickel, le pétrole, le plomb, le soufre, l'or.

La houille est exploitée à Héraclée, le long de la mer Noire, et l'exportation se fait par le port d'Héraclée. Toute cette région est riche en charbon ; on en trouve aussi des gisements dans presque tous les vilayets de l'Asie Mineure, mais non exploités, ou exploités superficiellement et par intermittence, faute de bras.

Le bitume se trouve dans le vilayet d'Alep et dans la mer Morte ; les mines les plus importantes sont aux sources du Jourdain.

Le plomb et l'argent gisent dans les vilayets de Brousse, de Kourah, d'Alep, de Trébizonde, des Dardanelles, de Smyrne.

Le cuivre existe dans les mêmes vilayets que le plomb.

Le fer, assez répandu dans beaucoup de régions est malheureusement sulfureux, par conséquent impropre à l'industrie; quelques gisements du vilayet d'Alep en produisent pourtant de bonne qualité.

On rencontre des sources de pétrole dans la région de Mossoul et dans le vilayet de Bagdad.

La Turquie, et la Turquie d'Asie notamment, comme on vient de le voir par cette simple énumération, possède presque tous les métaux et minerais nécessaires à l'industrie moderne ; on peut affirmer, en conséquence, que, le jour où l'empire reprendra sa marche en avant et l'assurera par des lois non tracassières, on peut affirmer, dis-je, que les capitaux ne manqueront plus pour mettre en valeur le sous-sol. Dès que l'exploitation de la mine entrera en vigueur, des débouchés s'imposeront ; l'administration minière, l'administration régionale et même l'administration communale, seront amenées à établir, d'accord entre elles et à frais communs, des routes carrossables et des voies ferrées, qui permettront de conduire les produits extraits sur les grandes artères.

Au début, les produits seront expédiés tels qu'ils seront tirés de la terre, mais bientôt, des usines s'établiront à côté de la mine, et, fonctionnant économiquement, grâce à l'électricité obtenue par un cours d'eau innavigable ou une cataracte avoisinante, transformeront le minerai en métal brut, tout préparé pour la vente et l'usage auquel il est destiné ; ce nouveau produit sera ensuite acheminé sur les marchés de consommation.

*
* *

Si le sous-sol est riche, le sol ne lui cède en rien, et la qualité de ses produits est incontestée depuis la plus haute antiquité, quoique actuellement, comme toutes les branches de la vie nationale en Turquie, l'agriculture subisse une crise dont la sollicitude du futur gouvernement aura rapidement raison, avec de l'ordre et des réformes.

L'agriculture est grevée de plusieurs impôts ; citons notamment : l'achar ou dîme 10 °/₀ ; le maarit 1 1/2 °/₀ prélevé au profit de l'instruction publique et de la banque agri-

cole ; les taxes sur les animaux domestiques. Ces impôts, en eux-mêmes, sont d'autant moins exagérés que certains d'entre eux, l'achar par exemple, peuvent être acquittés en nature. Il n'y aurait aucune critique à formuler si la perception était normalement effectuée et si trop souvent la dîme n'était pas exigée plusieurs fois. Malheureusement, cet impôt est affermé à des particuliers qui, l'ayant payé fort cher, pressurent le contribuable, d'autant plus que la récolte a été mauvaise, le recouvrement plus difficile et inférieur aux prévisions. Si aux exigences des fermiers, non réprimées par les autorités, on ajoute la dîme perçue en outre par certains chefs de tribus, on se rendra compte de la situation précaire du paysan ottoman.

Aussi la perception régulière de l'impôt, — non seulement pour les agriculteurs, mais pour tous, — sera-t-elle la grande réforme administrative du gouvernement libéral. Il est nécessaire qu'à l'inverse de ce qui existe sous le règne du sultan Abdul-Hamid II, le chiffre de l'impôt ne dépende pas du bon vouloir des fermiers ou des fonctionnaires, mais soit fixé

par la loi et soit recouvré par des fonctionnaires intègres qui appliqueront purement et simplement la loi, sans aucune espèce d'arbitraire.

Avec les mœurs administratives actuelles, toutes les mesures prises dans un intérêt quelconque par le gouvernement échouent, parce qu'elles se heurtent au mauvais vouloir de fonctionnaires, pas ou irrégulièrement payés, et conséquemment incités à compenser avec usure, au détriment des petits contribuables incapables de se défendre, la solde que l'Etat néglige de leur acquitter.

C'est ainsi que voulant propager la culture de la pomme de terre, le gouvernement a rencontré de sérieuses difficultés. Pourtant la semence était donnée gratuitement et les agriculteurs qui se livraient à cette culture étaient exemptés de l'impôt foncier pendant cinq ans. Mais la suppression de cet impôt, l'emlak, s'élevant à 4 % de la valeur de la terre, allait à l'encontre des intérêts des agents du fisc ; ceux-ci estimèrent alors la récolte au-dessus de sa valeur réelle ; ils perçurent de ce fait une dîme balançant largement la

perte qui résultait pour leurs caisses du non recouvrement de l'emlack. Comme conséquence, la culture de la pomme de terre a été abandonnée par la plupart des propriétaires qui l'avaient entreprise et d'autres se sont refusés à reprendre l'essai. Il est juste de dire que, depuis quelque temps, de nouveaux efforts ont été tentés et semblent devoir donner des résultats appréciables.

*
* *

La façon arbitraire de percevoir l'impôt et le manque de communication permettant d'écouler et d'échanger les récoltes, ont obligé dans certaines régions les paysans à abandonner la terre pour le troupeau, afin d'éviter la ruine. Ainsi, le nomade, devenu sédentaire dans l'espérance de se procurer plus de bien-être, plus d'aise, retourne par nécessité à son état primitif qui, grâce au troupeau, lui assure au moins l'existence.

L'art pastoral, tout en assurant la vie de ceux qui s'y adonnent, leur permet aussi de se livrer au commerce de la laine et des

peaux. Les troupeaux, composés surtout de moutons, produisent la laine avec assez d'abondance; en outre, les bœufs et les chèvres fournissent des peaux. Au sujet de la chèvre, il paraît utile de signaler qu'elle est l'ennemie du reboisement à cause de son goût pour les jeunes pousses des arbres et des arbustes.

Au commerce des peaux provenant des animaux domestiques, s'ajoute celui des peaux de fauves. La Turquie d'Asie possède encore beaucoup d'animaux sauvages à fourrures appréciées ; on y rencontre des ours, des loups, des renards, des martres, des zibelines, des léopards, des panthères mêmes, des chèvres sauvages et beaucoup de lièvres. Il y a encore quelques années, la peau de ce dernier rongeur donnait lieu à un trafic important avec le port de Smyrne, mais il a diminué dans de fortes proportions par la rareté de plus en plus grande de ce gibier traqué et détruit sans qu'aucune mesure de protection ait été prise en vue de conserver des éléments propres à sa reproduction. En effet, pendant la période autorisée, il suffit,

pour avoir le droit de chasser, d'obtenir un port d'armes dont le coût n'est que d'un medjidie (1) et comme tous les Turcs possèdent un fusil, ils peuvent facilement se livrer au sport pour lequel ils ont une prédilection particulière, caractéristique chez tous les anciens nomades.

Une réglementation sévère devra donc intervenir pour réprimer le braconnage et assurer la reproduction du gibier, si l'on ne veut pas voir disparaître toutes les races d'animaux pour la plupart utiles à l'homme.

*
* *

L'agriculture, quoique un peu délaissée, est toujours la grande mamelle de la Macédoine et de toute la Turquie d'Asie.

Les céréales constituent la principale culture ; la récolte du froment atteint la moitié de la production totale ; ensuite viennent l'orge, le maïs, le seigle, l'avoine et même le riz.

1. — Environ quatre francs.

Le coton est cultivé notamment dans le vilayet d'Adana et s'exporte par le chemin de fer d'Adana à Mersine.

Tous les légumes de l'Occident sont récoltés en Orient et les légumes secs, haricots, fèves, lentilles, font l'objet d'un commerce d'exportation important.

La culture du pavot à opium, autrefois peu répandue, se développe en Macédoine, où les agriculteurs tendent à abandonner la culture des céréales pour s'adonner à celle de cette plante et du tabac, beaucoup plus rémunératrice.

La gomme arabique donne lieu à un négoce universellement connu. Le mastic, résine provenant d'un arbuste facile à cultiver, est l'objet d'un commerce purement local.

On trouve tous les fruits connus dans le Levant, mais la plupart, par suite d'absence de moyens rapides de transport, sont consommés sur place ou même perdus, lorsqu'il y a surabondance. Quant aux fruits d'exportation, il suffit de citer l'orange, le citron, la figue, la datte, les raisins secs. Le raisin est peu employé pour la production du vin ; cette

boisson, interdite par la religion mahométane, n'est pas ou presque pas consommée par les indigènes ; les vins de bonne qualité sont exportés. Qui ne connaît les vins de Samos, de Chypre, de Chio ?

La culture de l'olivier est assez répandue. L'olive, généralement traitée pour en obtenir l'huile, est loin de donner, même sous cette forme, ce qu'il serait permis d'en attendre à cause des moyens rudimentaires de la presser ; non seulement les meules sont des plus primitives, mais il n'en existe pas en quantité suffisante.

Les graines les plus répandues sont celles du chanvre, du sésame, de la moutarde, du coton.

La grande culture existe peu ou pas, parce qu'au manque de voies et de moyens de transport pour écouler et échanger la récolte, s'ajoutent la diminution des bras et aussi la sécheresse régnant annuellement sur certaines régions.

On devrait pouvoir remédier à l'absence de bras par l'emploi de machines, mais on est obligé de constater que malgré les efforts

de l'industrie occidentale, — notamment de la Belgique en Macédoine, — pour introduire des moteurs à pétrole actionnant de petits moulins, des faucheuses, des batteuses, des moisonneuses mécaniques, etc., l'indigène est réfractaire, non pas absolument par principe, mais surtout parce que les capitaux lui manquent. Les banques agricoles, créées par le gouvernement, devraient avancer des fonds et remplir ainsi le but pour lequel elles ont été instituées : la disparition des prêts usuraires. Seulement les formalités à remplir pour obtenir de l'argent sont tellement longues et compliquées, que le petit propriétaire, pour lequel ces établissements furent plus spécialement organisés, renonce à s'adresser à eux, rebuté par les démarches qui lui sont imposées. Le fonctionnement de ces banques, dont le principe est excellent, doit être simplifié et rendu pratique, pour que des prêts puissent être consentis aux particuliers, voire même aux communes. En effet, dans certains vilayets où la propriété est très morcelée, les communes pourraient posséder des machines que, moyennant rétribution mi-

nime, elle pourraient louer à tous les aghas (1) qui les désireraient et dont les champs sont trop petits pour en motiver l'achat.

Le gouvernement a bien institué des fermes-modèles, des écoles de viticulture, de greffes, etc., cherchant ainsi à donner l'exemple de la culture moderne, c'est-à-dire de la culture s'appropriant les découvertes de la science, mais il n'a pas réussi parce que ses essais sont trop timides et sont pratiqués sans cet esprit de suite indispensable pour convaincre les intéressés.

Si par l'introduction des machines on peut suppléer au manque de bras, par des travaux d'irrigation bien conçus on combattrait la sécheresse.

L'irrigation est d'autant plus facile à établir en Turquie que l'eau n'y fait pas défaut et que dans beaucoup de régions, notamment entre l'Euphrate et le Tigre, il suffirait de déblayer ou de reconstituer les canaux qui existaient autrefois. La machine interviendra encore ici ; le moteur à pétrole de 1 cheval 1/2

---

1. — Petits propriétaires.

ou 1 cheval 3/4 remplacera avec économie les animaux pour élever et répandre l'eau bienfaisante, tel que cela se pratique du reste déjà en Palestine pour la culture des orangers.

Avec quelques travaux et des canaux d'amenée. les hauts plateaux de Sivas à Diarbekir pourraient être transformés en plaines fertiles, dont les productions s'écouleraient par des charriots automobiles ou des trains sur la Turquie d'Europe, en empruntant la ligne Scutari-Bassorah.

Au sujet de l'irrigation, on ne peut passer sous silence l'intéressante brochure de l'ancien directeur des réservoirs du Nil, M. Willcocks. Cet éminent ingénieur estime et établit qu'avec un capital de 200 millions de francs, on peut mettre en valeur plus de cinq cent mille hectares bordant le Tigre, et dont le revenu annuel serait de 100 millions. Il démontre également qu'avec 300 millions on pourrait faire produire dans d'excellentes conditions les 600 mille hectares qui séparent Bagdad de l'ancienne Babylone.

La sécheresse sera complètement vaincue le jour où, aux travaux d'irrigation, on ajou-

tera des mesures relatives au reboisement progressif des régions qu'on a si maladroitement et si coupablement laissé ravager par des concessionnaires d'autant moins scrupuleux qu'on ne les surveillait pas.

* *

Après avoir passé en revue les richesses naturelles de la Turquie, M. Duckerts, consul général de Belgique à Smyrne, écrit dans un compte rendu d'une exploration commerciale :

« Ses populations sont habiles, industrieuses, dociles, se contentant de salaires modiques. Elle a 7.000 kilomètres de côtes avec des baies à l'infini pour faciliter l'embarquement et le débarquement des produits. Il ne lui manque donc rien pour développer une brillante industrie ; elle pourrait avoir de puissants établissements métallurgiques, de grandes manufactures de tissus, d'importantes tanneries, des distilleries à large production, de nombreuses usines de produits chimiques et de vastes chantiers de constructions. »

L'indigène, autrefois pasteur, a dû se suffire à lui-même, tant pour son alimentation que pour tous ses autres besoins, habillement, tente, transport, etc. Voués à cette existence pendant de longs siècles, les nomades ont été nécessairement industrieux, et le jour où, par nécessité et par contrainte, ils sont devenus sédentaires, il s'est établi une sélection dans leurs rangs. Les uns, et ce furent les plus nombreux, se sont adonnés à la culture ; les autres, n'ayant que peu ou pas de disposition pour le travail de la terre, ont fabriqué des objets qu'ils ont échangés contre des produits nécessaires à leur nourriture. La petite industrie et le commerce étaient ainsi créés ; les effets confectionnés, simples et rudimentaires au début, ont été perfectionnés et sont devenus les chefs-d'œuvres qui font l'admiration du monde. C'est là toute l'histoire de l'ouvrier de l'Orient qui, avec les qualités acquises, accomplira des merveilles, lorsqu'il disposera d'un outillage perfectionné.

Pour se rendre compte du fini dont est capable l'artisan turc dans le moindre tra-

vail, le voyageur, après avoir admiré le magnifique panorama de Constantinople si magistralement décrit par Xavier Marmier (1), n'aura qu'à flâner dans le quartier ouvrier et commerçant de la ville pour être étonné à chaque pas, de la beauté des objets qui lui seront offerts. Le touriste très observateur sera encore frappé de l'adresse développée par le moindre manœuvre, terrassier, maçon ou autre, dans l'exécution du travail dont il est chargé.

Une des industries turques les plus connues en Occident est celle des tapis. Qui ne connaît ces magnifiques tapisseries, où la beauté du dessin rivalise avec l'éclat et la douceur du coloris et dans lesquelles on retrouve comme le symbole de l'âme indigène, sentimentale à l'excès, et éprise de lumière ?

Ces chefs-d'œuvre, tous des poëmes, sont l'œuvre des femmes et des jeunes filles des vilayets de Smyrne, d'Angora, de Brousse et de Sivas, qui, entre les soins du ménage et le temps consacré à l'éducation des enfants,

---

1. — Du Rhin à Constantinople.

trouvent le moyen de façonner des tapis et d'y imprégner une véritable note d'art.

L'industrie de la soie, également très répandue, fait chaque jour de nouveaux progrès. Les machines ont été introduites dans les filatures, dont certaines sont des plus intéressantes. On en cite notamment dans le vilayet de Brousse et dans l'Anatolie, — où du reste la culture du mûrier est pratiquée en grand pour l'élevage des vers à soie, — qui emploient les procédés les plus modernes.

L'industrie des armes est cantonnée à Damas, à Erzeroum, à Sivas et en Albanie ; la première ville s'est spécialisée dans la fabrication des armes blanches, et les autres produisent plutôt des armes à feu.

La fabrication des cuirs s'est fort peu perfectionnée depuis des siècles et l'introduction des procédés modernes donnerait un grand développement à cette industrie.

Le feutre, dans les montagnes, est préparé comme il l'était par les pasteurs. Les fez, toutefois, sont fabriqués à Ismidt et à Constantinople par des procédés modernes.

La broderie, autrefois si recherchée, est en décadence.

Il existe encore beaucoup d'autres industries, telles que celles des meubles à Damas, des chaussures, des faïences jadis renommées, de la nacre à Bethléem, des harnachements de chevaux, de l'orfèvrerie, etc., qui, sans grande importance, répondent seulement à des besoins locaux.

La grande industrie, ainsi que la grande culture, ne pourront exister tant que les capitaux nécessaires ne seront pas assurés d'obtenir les garanties qu'ils sont en droit d'exiger.

Avec les richesses dont elle est détentrice, les moyens naturels dont elle peut disposer pour les exploiter, la Turquie peut acquérir une importance industrielle de tout premier ordre. Et il faut espérer que le jour est proche où l'électricité, qui consacre le quatrième âge du travail (1), au lieu d'être considérée

1. — On sait que Le Play, dans « La Constitution essentielle de l'Humanité », classe le travail en trois âges : 1er âge, travaux par les bras ; 2e âge, emploi des animaux et des forces naturelles ; 3e âge, emploi du charbon pour produire la vapeur.

comme une ennemie, deviendra un des facteurs puissants qui aideront ce pays à reconquérir le rang qu'il a occupé jadis dans le concert du monde et qui lui assureront, dans la paix, des succès plus brillants encore que ceux obtenus naguère sur les champs de bataille.

Georges CARLES.

TABLE ANALYTIQUE

DES MATIÈRES

DEUXIÈME PARTIE

Niort — Imp. Th. Martin

SOURCES

Moniteur officiel du Commerce.

Rapports commerciaux des Agents diplomatiques et consulaires de France.

Bulletins de la Chambre de Commerce française à Constantinople.

Ces collections ont été très aimablement mises à la disposition du signataire de cette étude par M. ALFRED MULLER, le distingué secrétaire général de l'Office général du Commerce extérieur.

Turquie d'Asie, compte rendu d'une exploration commerciale, par M. F. DUCKERTS, consul général de Belgique à Smyrne.

Le Commerce français dans le Levant, par ALFRED MARTINEAU, ancien député, gouverneur des Colonies.

Les chemins de fer en Turquie d'Asie. — Projet d'un réseau complet, par l'ingénieur WILHEM VON PRESSEL.

La Turquie d'Asie, Syrie, Liban, Palestine, géographie administrative, par VITAL CUINET.